UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

DU

TRANSPORT DES PERSONNES

PAR CHEMINS DE FER

THÈSE DE DOCTORAT JURIDIQUE

PAR

Joseph ROGER

AVOCAT A LA COUR D'APPEL, LAURÉAT DE LA FACULTÉ
2e PRIX DE DROIT CIVIL (1898)

MONTPELLIER
IMPRIMERIE DELORD-BOEHM ET MARTIAL
Imprimeurs de l'Université

1902

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

DU

TRANSPORT DES PERSONNES

PAR CHEMINS DE FER

THÈSE DE DOCTORAT JURIDIQUE

PAR

Joseph ROGER

AVOCAT A LA COUR D'APPEL, LAURÉAT DE LA FACULTÉ
2e PRIX DE DROIT CIVIL (1898)

ACAD.
LUGD. BAT.
BIBL.

MONTPELLIER
IMPRIMERIE DELORD-BOEHM ET MARTIAL
Imprimeurs de l'Université

1902

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VIGIÉ, Doyen, Professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.
BRÉMOND, Assesseur, Professeur de Droit administratif.
GIDE, Professeur d'Économie politique, en congé.
GLAIZE, Professeur de Procédure civile, chargé des cours des Voies d'exécution et de Législation financière.
LABORDE, Professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Économie industrielle.
CHARMONT, Professeur de Droit civil.
CHAUSSE, Professeur de Droit romain.
MEYNIAL, Professeur d'Histoire du Droit.
BARDE, Professeur de Droit constitutionnel.
VALERY, Professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.
DECLAREUIL, Professeur de Droit romain, chargé des cours de Pandectes et d'Histoire du Droit public français.
PERREAU, Agrégé, chargé d'un cours de Droit civil.
MOYE, Agrégé, chargé des cours de Droit international
RIST, Agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique et du cours d'Histoire des doctrines économiques.
MARGAT, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil.
PORTE, agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique.
GRANGÉ, Secrétaire
LAURENS, Professeur honoraire.
GIRAUD, Secrétaire honoraire.

MEMBRES DU JURY :

MM. VALÉRY, *Président.*
BRÉMOND, PERREAU } *Examinateurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MES PARENTS

A MA FIANCÉE

J. ROGER.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545808_0007

INTRODUCTION

Si l'on a pu dire, avec raison, que le transport des marchandises était l'âme du commerce, ne pouvons-nous pas ajouter que le transport des personnes est devenu, à cause de ses avantages de rapidité et de commodité, comme l'âme de toute la civilisation moderne ? C'est en vain qu'un grand poète, effrayé des dangers que le progrès engendre, a élevé la voix contre le développement que commençait à prendre, à son époque, le mode nouveau et si surprenant de la locomotion par chemin de fer. Écoutons sa plainte et son exclamation, qui ne s'interrompent qu'un instant pour laisser place à une brève louange :

Sur le taureau de fer, qui fume, souffle et beugle,
L'homme a monté trop tôt. Nul ne connaît encor
Quels orages en lui porte ce rude aveugle,
Et le gai voyageur lui livre son trésor ;
Son vieux père et ses fils, il les jette en ôtage
Dans le ventre brûlant du taureau de Carthage,
Qui les rejette en cendre aux pieds du dieu de l'or.

Mais il faut triompher du temps et de l'espace,
Arriver ou mourir. Les marchands sont jaloux.
L'or pleut sous les charbons de la vapeur qui passe ;
Le moment et le but sont l'univers pour nous.
Tous se sont dit : « Allons ! » Mais aucun n'est le maître
Du dragon mugissant qu'un savant a fait naître ;
Nous nous sommes joués à plus fort que nous tous.

Eh ! bien ! que tout circule et que les grandes causes
Sur des ailes de feu lancent les actions,
Pourvu qu'ouverts toujours aux généreuses choses,
Les chemins du vendeur servent les passions.
Béni soit le Commerce au hardi caducée,
Si l'Amour que tourmente une sombre pensée
Peut franchir en un jour deux grandes nations.

Mais à moins qu'un ami menacé dans sa vie
Ne jette en appelant le cri du désespoir,
Ou qu'avec son clairon la France nous convie
Aux fêtes du combat, aux luttes du savoir,
A moins qu'au lit de mort une mère éplorée
Ne veuille encore poser sur sa race adorée
Ces yeux tristes et doux qu'on ne doit plus revoir,

Evitons ces chemins. — Leur voyage est sans grâces,
Puisqu'il est aussi prompt sur ses lignes de fer,
Que la flèche lancée à travers les espaces,
Qui va de l'arc au but en faisant siffler l'air.
Ainsi, jetée au loin, l'humaine créature
Ne respire et ne voit dans toute la nature
Qu'un brouillard étouffant que traverse un éclair.

La distance et le temps sont vaincus. La science
Trace autour de la terre un chemin triste et droit.
Le Monde est retréci par notre expérience,
Et l'équateur n'est plus qu'un anneau trop étroit.
Plus de hasard. Chacun glissera sur sa ligne,
Immobile au seul rang que le départ assigne,
Plongé dans un calcul silencieux et froid. »

Ainsi parlait Alfred de Vigny [1] ; mais sa voix n'a point trouvé d'écho ; elle n'est point parvenue à arrêter l'essor du progrès et à entraver la grande œuvre du XIX[e] siècle. Qui songerait aujourd'hui à maudire les chemins de fer ?

[1] Ces vers sont tirés du poème intitulé : *La maison du Berger.*

Descendons maintenant des hauteurs de la poésie pour prendre pied sur le terrain pratique. Demandons-nous comment tout individu peut actuellement bénéficier des avantages d'une telle entreprise, ou, pour parler un langage plus juridique, recherchons quelle est la nature et quelles sont les conditions du contrat de transport des personnes; quelles règles le législateur a posées pour régir une si importante matière soit avant soit après la construction des voies ferrées.

Nous définirons d'abord le contrat qui nous intéresse, de la façon suivante : c'est une convention par laquelle une personne, appelée d'un nom générique, celui de voiturier, se charge de transporter un voyageur d'un lieu dans un autre, moyennant un certain prix. Bien que le Code civil range une telle opération dans le louage d'ouvrage (art. 1779), il nous semble plus exact de dire qu'elle comprend à la fois un louage de service et un louage de choses. Le voiturier ne met-il pas en effet ses soins et ceux de ses employés à la disposition du voyageur? Ne lui assure-t-il pas en outre, pendant un certain temps, l'usage d'un véhicule ou d'une partie de ce véhicule, sans parler des autres accessoires, dont il lui permet de jouir soit au départ, soit à l'arrivée[1]? Aucun de nos codes ne s'est préoccupé de régir le transport des personnes, car les articles 1782 et suivants du Code civil, 96 et s., 103 et s. du Code de commerce ne visent que les marchandises; aussi les entrepreneurs de diligences du temps passé étaient-ils sous l'empire des principes généraux de notre droit et de

[1] V. Troplong, Traité du louage, N° 905. — V. M. Valery, Contrats par correspondance, N° 72.

quelques dispositions spéciales, édictées dans un but de police.

Mais lorsque, dès le second tiers du XIX^e^ siècle, un mode inédit de circulation, le chemin de fer, commença à se répandre sur tout le territoire, on sentit l'impérieuse nécessité d'une réglementation nouvelle et précise, au double point de vue de l'exploitation commerciale et technique. Il suffit de considérer les grandes différences qui existent entre le voiturier ordinaire et une Compagnie de chemins de fer, pour s'expliquer l'intervention de l'Etat. Tandis que les directeurs de diligences usent des routes publiques, l'établissement d'une voie ferrée par sa nature même exige un terrain qui lui soit propre; et celui-ci ne saurait en fait être obtenu sans une déclaration d'utilité publique, permettant une expropriation des propriétés privées. Presque indispensable au regard d'une grande C^ie^ de chemins de fer, l'intervention de l'Etat était encore utile dans l'intérêt des voyageurs. En effet, la libre concurrence, à laquelle le voiturier ordinaire peut toujours s'attendre, lui impose certaines réserves et certains ménagements à l'égard du public, qui, s'il était mécontent de ses services ou de ses exigences pécuniaires, se dirigerait chez un rival, ou lui en susciterait un. A l'inverse, les dépenses colossales qu'exige la construction d'un grand réseau, les formalités administratives sans lesquelles ces grands travaux ne sauraient s'accomplir, ne permettent point à la concurrence de se faire jour, et l'on a pu dire que les grandes C^ies^ jouissaient, tout au moins en fait, d'un véritable monopole. N'allaient-elles pas abuser de cette situation privilégiée, pour se faire payer très cher par leurs clients et pour mal les servir?

C'est afin d'éviter ce premier danger que les pouvoirs publics ont dû agir : leur action s'est manifestée par la loi du 15 juillet 1845 et par l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, rendue sur la délégation expresse du législateur. Grâce à cette ordonnance, le gouvernement va pouvoir limiter dans de sages mesures les prétentions des C^ies^ de chemins de fer, relativement aux prix et aux conditions du transport. Elle pose dans ce but un principe salutaire, celui de l'homologation des tarifs. « Aucune taxe, dit en effet son art. 44, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie, qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics. » Toute modification de tarif, indique l'article 49, est également soumise à la même formalité ; les C^ies^ présenteront leurs projets, le ministre les approuvera ou les repoussera. Quel rôle joue ici le ministre des travaux publics ? Il agit comme représentant des intérêts du public ; si bien que, lorsque son autorisation est intervenue, l'ensemble des particuliers est censé avoir par avance accepté toutes les clauses du tarif ; un contrat préalable et conditionnel semble s'être formé entre chacun des voyageurs éventuels et la C^ie^. Aussi, quand une personne réclamera son transport, elle ne pourra pas en discuter à nouveau les conditions déjà déterminées ; les dispositions des tarifs s'imposent à elle, comme au transporteur, rigoureusement. La jurisprudence française va encore plus loin ; elle admet, non sans soulever certaines protestations dans la doctrine, que les tarifs dûment homologués ont force de loi [1].

[1] Jurispr. constante. Cass. 22 déc. 1868. S. 69. 1. 221 et D. 69. 1. 79 ; 29 déc. 96. S. 97. 1. 285 et D. 97. 1. 555 ; — 25 janv. 98. S. 98. 1. 284 et D.

Un autre devoir plus impérieux encore incombait à l'Etat, celui de sauvegarder un bien plus précieux que les intérêts matériels, celui de sauvegarder la vie des voyageurs. Le contrat de transport des personnes n'est-il pas une des rares conventions pouvant porter sur le corps humain lui-même ? Grands étaient à l'origine les dangers auxquels on se trouvait exposé sur une voie ferrée. De nombreuses mesures de police s'imposaient soit à l'encontre des voyageurs, soit à l'encontre des C^ies^ elles mêmes. Le législateur ne pouvait à coup sûr avoir la prétention de règlementer, même à ce point de vue, une industrie aux rouages si compliqués et si minutieux ; aussi, dans la loi du 15 juillet 1845 (art 21), se borne-t-il à poser le principe et la sanction, confiant au chef du pouvoir exécutif et à certains de ses agents le soin d'entrer dans les détails. L'ordonnance du 15 novembre 1846 est venue peu après satisfaire à la délégation de pouvoirs, faite au roi, et de nombreux arrêtés ministériels en ont assuré l'exécution.

Monument réglementaire d'une valeur incontestable, l'ordonnance avait continué de régir l'industrie des chemins de fer durant plus d'un demi-siècle, sans qu'aucune modification essentielle dût y être apportée. Cependant, ces derniers temps, il a paru bon de mettre ce règlement mieux en harmonie avec les progrès réalisés par ce mode de transport et avec les besoins nouveaux des voyageurs. Il a paru aussi utile de fortifier les pouvoirs du ministre, afin que les injonctions qu'il adresse aux C^ies^ ne puissent jamais rester lettres

98. 1. 277 ; — 5 févr. 1900. S. 1900. 1. 237. Cass. civ. 4 et 28 déc. 1900. S. 1901. 1. 243. Contra : : M. Lyon-Caen, Chaufton et Lamé Fleury, cités infra. 3e partie, chap. II, sect. IV.

mortes. C'est dans le but de réaliser cette double réforme que le Président de la République vient de promulguer un récent décret du 1er mars 1901 [1].

Après avoir indiqué à quelles sources nous devons remonter, traçons rapidement le plan général de notre étude. Pour exposer avec quelque méthode les nombreuses questions qui se rattachent aux transports des personnes par chemins de fer, nous suivrons en quelque sorte l'ordre chronologique.

Nous prendrons le voyageur dès son arrivée à la gare de départ, et nous assisterons à la formation du contrat ; nous rechercherons quelles sont les obligations et quels sont les droits qui en résultent.

Nous verrons ensuite de quelles vicissitudes son trajet peut être accompagné : notre voyageur pourra craindre en effet un inconvénient et un malheur ; l'inconvénient n'est autre que le retard dans l'arrivée du train, le malheur peut résulter d'un de ces nombreux événements que l'on range sous la dénomination générale d'accidents de chemins de fer. Nous nous demanderons alors dans quelle mesure ce retard ou cet accident engagent la responsabilité de la Cie.

Enfin notre dernière partie aura pour objet le transport des bagages, qui accompagnent le voyageur.

[1] Voir le *Journal Officiel* du 4 mars et du 23 août 1901 ; car ce texte a eu le singulier honneur d'une double promulgation, à cause des erreurs contenues dans la première.

DU

TRANSPORT DES PERSONNES

PAR CHEMINS DE FER

PREMIÈRE PARTIE

Formation et Conséquences normales du Contrat

CHAPITRE PREMIER

Formation du Contrat

1° *A quel moment se forme le contrat de transport.* — Le contrat se forme à l'instant même où le voyageur se présente au bureau de la gare et réclame son billet. Toute convention étant un accord de volontés, il faut se demander comment cet accord se trouve réalisé ici. D'abord, la Cie a manifesté suffisamment son intention en émettant ses tarifs ; par là, elle fait des offres permanentes au public ; l'homologation ministérielle ne doit pas nous faire illusion ; ce n'est pas le ministre qui a pris l'initiative, mais bien la Cie ; celle-ci se trouve donc dans la situation de tout commerçant qui, par affiches ou autrement, adresse une pollicitation à tous

les passants. Dès que quelqu'un se présente et déclare accepter toutes les conditions de l'offre, le lien juridique est noué. Il ne saurait en être autrement ici [1]. Remarquons toutefois qu'en fait l'accord qui intervient n'est pas, à proprement parler, l'œuvre de deux volontés autonomes. Dans la conception classique du contrat en effet, on fait entrer comme élément essentiel la liberté ; chacune des parties doit pouvoir, à sa guise, discuter les propositions de l'autre. La convention de transport, dont nous parlons, répond-elle bien au type que les jurisconsultes ont conçu ? N'y a-t-il pas là, au contraire, ce que nous pourrions appeler avec M. Saleilles un « contrat d'adhésion, c'est-à-dire un contrat dans lequel il y a prédominance exclusive d'une seule volonté, qui dicte sa loi à une collectivité déterminée? » [2]. En effet, les particuliers que leurs affaires ou leurs plaisirs amènent à voyager, n'ont pas la faculté de s'adresser ailleurs qu'à la C^ie^ de chemins de fer. Dans la plupart des cas, ils n'ont d'autre ressource que celle d'accepter les offres de ce voiturier d'un nouveau genre ; car celui-là n'a pas de rival, et jouit, en fait, sinon en droit, d'un véritable monopole. Mais, n'exagérons rien : cette suprématie d'un individu ou d'une société cesse d'être dangereuse, dès que l'Etat intervient, comme il est de son devoir de le faire. Le législateur n'y a pas manqué, dans la matière des chemins de fer ; il a pris soin d'édicter que toute application de tarifs et toute perception de taxe ne pourraient avoir lieu qu'après autorisation ministérielle ; ainsi se trouvent sauvegardés les intérêts des particuliers, que le ministre représente et défend. Grâce à cette

[1] V. M. Valéry. Contrats par correspondance, n^os^ 225 et s.
[2] Saleilles. *Déclaration de volonté*, p. 229 et s.

combinaison, l'équilibre entre les situations des parties se trouve heureusement rétabli[1].

Si, en général, le voyageur n'a qu'à se présenter devant les agents spéciaux des gares pour pouvoir efficacement d mander son transport, toutefois, certains obstacles peuvent gêner la formation du contrat.

2° *Impossibilité de former le contrat par encombrement des guichets.* — Il arrive parfois que, par suite de l'affluence des voyageurs, les bureaux des gares sont encombrés, et que toute une série de personnes ne peuvent prendre leurs billets avant le départ du train où elles désiraient monter. Celles-ci pourront-elles réclamer une indemnité? Sur quoi se fonderont-elles? Sur l'inexécution d'un contrat? Evidemment non, il n'y a pas eu engagement réciproque. Mais elles pourraient faire appel à la théorie, imaginée par Ihering et appelée théorie de la *culpa in contrahendo* Par ces termes, il vise un genre particulier de faute, celle qui serait commise dans les préliminaires d'un contrat. Ce système repose sur l'idée suivante : toute déclaration de volonté adressée à un tiers, quoiqu'elle ne soit pas suivie d'acceptation valable de celui-ci, peut causer à ce dernier un préjudice, engageant la responsabilité du pollicitant ; cette responsabilité n'est fondée ni sur

[1] On peut rapprocher de cette hypothèse la récente intervention des pouvoirs publics dans la formation des contrats d'assurance relatifs aux accidents du travail. Afin de se décharger des conséquences pécuniaires du risque professionnel, dont le principe était posé par la loi du 9 avril 1898, les chefs d'industrie se voyaient obligés de souscrire à des polices, dont les conditions léonines étaient dictées par les assureurs. Afin de contraindre ceux-ci à rabaisser leurs prétentions exagérées, la loi du 24 mai 1899 est venue permettre à la Caisse nationale d'assurance de leur faire une concurrence salutaire dans l'intérêt des particuliers.

une convention, ni sur un délit ou quasi-délit, mais seulement sur un engagement par déclaration de volonté unilatérale[1]. Si l'on admet cette théorie, il faut à coup sûr l'appliquer à l'hypothèse présente. La Cie de transport, en émettant ses tarifs, s'oblige à en faciliter l'acceptation par le public ; si elle rend impossible l'accès de ses guichets à certaines personnes, qui attendent à la suite de la longue file des voyageurs, — soit par une lenteur injustifiable des préposés à la délivrance des cartes, soit par ouverture tardive des guichets, soit encore par insuffisance manifeste de personnel —, elle commet une faute, qui n'est autre qu'une *culpa in contrahendo* : sa responsabilité se trouve engagée.

Cependant le tribunal de Mons (13 décembre 1864)[2] a refusé toute indemnité en pareil cas ; d'après lui, l'affluence des voyageurs constituait un cas de force majeure, solution, peut-être exacte dans certaines espèces exceptionnelles, mais qui ne nous paraît pas fondée en thèse générale. Avec plus de raison, le tribunal du Hâvre a accordé des dommages-intérêts à une personne qui n'avait pu prendre son billet à temps, par la faute de la Cie ; le jugement constatait en effet que le chef de gare avait eu le tort de ne faire ouvrir qu'un seul guichet pour diverses lignes importantes, dont les départs étaient à peu près concordants[3].

3° *Mode de preuve du contrat*. — Supposons que le voyageur ait pu parvenir en temps utile devant le

[1] V. M, Valéry. Contrats par correspondance, n° 186, et M. Saleilles, Déclaration de volonté, p. 346.

[2] V. Féraud-Giraud, n° 216.

[3] V. Trib. du Hâvre, 29 janvier 1884. J. la Loi du 20 avril 1884.

bureau de distribution, et que le contrat se soit formé. Quel mode de preuve les parties se réservent-elles ? Chacun sait que sur-le-champ tout partant paie le prix du transport et reçoit en échange un morceau de carton portant certaines énonciations : la date du jour de la délivrance, le numéro du train pour lequel il doit être utilisé, les noms des gares de départ et de destination, le prix de la place, et l'indication de la classe demandée. C'est ce billet qui servira de titre à son porteur, et qui fera foi devant tous les employés de la Cie. Quant à cette dernière, elle ne garde entre ses mains aucun écrit, aucun mode de preuve. N'est-ce point là méconnaître l'art. 1325 C. civ. qui exige la formalité du double exemplaire pour la preuve des contrats synallagmatiques ? Est-ce que des obligations réciproques ne sont pas nées à la charge des deux parties ? Si en apparence la question semble ne pas faire de doute, un examen plus approfondi du texte et de la jurisprudence en fait naître un. Ce que décide en réalité la loi et ce que proclament les arrêts, c'est que le double exemplaire est indispensable pour établir l'existence d'une convention, qui soumet les parties à de mutuels engagements ; et pour savoir si l'on se trouve exactement dans cette hypothèse, l'on doit peu se préoccuper de la nature théorique de l'opération au moment où elle se forme, on doit seulement se demander si le contrat, une fois conclu, laisse pour l'avenir des obligations à la charge des deux parties [1]. En appliquant cette règle au cas qui nous occupe, nous dirons : au moment même où le voyageur se présente devant le guichet, il accomplit tout ce à quoi il est

[1] Bordeaux 1er Avril 1889 D. 1890. 2. 15.

tenu, le paiement du prix ; l'obligation principale dont il est tenu, aussitôt née, se trouve éteinte. Seules subsistent celles de la C^ie^, qui par suite n'a jamais besoin de démontrer l'existence du contrat : seul le partant a intérêt à avoir entre ses mains un mode de preuve. Voilà pourquoi la pratique d'un seul écrit est ici parfaitement légale.

CHAPITRE II

Obligations du Voyageur

Le voyageur est tenu de satisfaire à deux séries d'obligations, soit au moment de la formation du contrat, soit au cours de son exécution ; les premières sont positives, les autres négatives.

Section I. — Obligations Positives.

Le voyageur est avant tout tenu de payer le prix de son transport Le montant est proportionnel aux nombres de kilomètres à parcourir ; il varie aussi suivant la classe de la voiture ; or, il existe sur les réseaux d'intérêt général trois catégories distinctes de wagons. Le coût des billets était autrefois fixé par les tarifs de la façon suivante (impôts compris) :

Pour la 1re classe..	0 fr. 1232	par kilomètre.
— 2e —	0 fr. 0924	—
— 3e —	0 fr. 0677	—

Mais la loi des finances de 1892 a supprimé un impôt de 10 °/₀, qui avait été établi en 1871, et de leur côté les Cies ont consenti de grandes réductions : les tarifs actuels posent les bases suivantes (impôt compris) :

Pour la 1re classe..	0 fr. 112	par kilomètre.
— 2e —	0 fr. 0756	—
— 3e —	0 fr. 04928	—

On délivre en outre, depuis longtemps déjà, des billets d'aller et retour à prix réduits : la diminution est de 25 °/₀ pour la 3ᵉ classe, et de 20 °/₀ pour la 1ʳᵉ et la 2ᵉ. Notons, en outre que les enfants de 3 à 7 ans paient demi-place, et que les militaires et marins peuvent voyager moyennant le quart des anciennes taxes. Nous ne parlons pas des diverses autres combinaisons imaginées pour répandre l'habitude et le goût des voyages, car leur étude exigerait trop de détails et nous entraînerait trop loin Cette obligation de payer le prix de son billet est toute évidente ; car on ne saurait supposer que la Cⁱᵉ dût, en principe, opérer le transport de tout individu gratuitement [1] ; aucun texte ne serait nécessaire pour poser cette règle. Si cependant le chef de l'Etat a cru devoir la mentionner expressément dans l'ordonnance du 15 novembre 1846 (art. 63) et dans le décret du 1ᵉʳ mars 1901 (art. 58), c'est seulement afin de sanctionner d'une manière efficace l'obligation du voyageur. Si celui-ci y manque, il sera passible des peines portées en l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Nous allons voir que ces dispositions ne sont pas inutiles, car elles permettent de réprimer les nombreuses fraudes dont les Cⁱᵉˢ sont trop souvent menacées.

Section II. — Obligations négatives des voyageurs. — Fraudes contre les Compagnies de chemins de fer.

Au temps des messageries ou des chaises de poste, les tromperies devaient être rares, car le petit nombre

[1] Il convient d'ajouter, toutefois, qu'à titre exceptionnel, un certain nombre de personnes sont transportées gratuitement : ce sont certains

de voyageurs qu'une diligence pouvait emporter rendait au conducteur ou à ses subordonnés le contrôle facile ; nul ne pouvait monter en voiture ou en descendre sans être aperçu d'eux. Mais aujourd'hui, l'affluence énorme qui se presse dans les gares, la multiplicité des employés du transporteur, empêchent toute surveillance individuelle. Aussi, bon nombre de personnes n'hésitent pas, lorsqu'elles le peuvent, à voyager sans billet ou avec un billet insuffisant. Il existe à cet égard, dans la masse du public, un état d'esprit extrêmement fâcheux. Il est de bon ton, semble-t-il, parmi le vulgaire, d'afficher des sentiments d'hostilité contre les administrations des chemins de fer. Qui n'a entendu exprimer, en effet, ce sophisme malhonnête : « tromper une C^ie^ n'est pas tromper » ? Qui n'a entendu raconter toutes les ruses dont on se sert vis-à-vis d'elle, comme autant de prouesses ? Chose étrange, parmi ces personnes, il en est beaucoup qui sont très scrupuleuses dans l'exécution de leurs engagements vis-à-vis d'autres particuliers ; mais dès qu'elles ont en face d'elles cette personne morale, puissante et riche, qu'est une C^ie^ de chemins de fer, la notion du contrat s'obscurcit et tout scrupule disparaît.

Autrefois, afin d'éviter les fraudes, on ne laissait pénétrer sur les quais et sur les voies que les personnes munies d'un billet de transport (art. 61 de l'ord., art. 57 du décret). Un employé vérifiait si tous les voyageurs qui passaient devant lui en étaient pourvus. Bien que ce contrôle existe toujours à l'entrée des salles d'attente, il a cessé d'être efficace, puisque aujourd'hui, d'après un usage déjà répandu dans la

fonctionnaires, chargés de la surveillance des chemins de fer, tous les agents des C^ies^, ainsi que tous les jeunes enfants au-dessous de 3 ans.

plupart des Cies, tout le monde peut, moyennant la modique somme de 10 centimes, se faire délivrer un ticket donnant accès sur les quais. Aussi nombreuses sont les fraudes qui se commettent soit au moment du départ, soit en cours de route. Tantôt c'est un individu qui monte dans un train sans avoir formé aucun contrat de transport : il y a absence complète de billet. Tantôt un voyageur régulièrement muni d'un billet monte dans un vagon d'une classe supérieure à la sienne : c'est ce qu'on appelle le déclassement ; ou bien il va au delà de la station mentionnée sur son titre : c'est l'insuffisance de billet. Enfin, s'il avait pris une carte d'aller et retour, il peut n'avoir en mains qu'un coupon de retour périmé. C'est à l'aide de contrôles effectués pendant la marche des convois, ou à la sortie des gares, que ces diverses fraudes peuvent être découvertes.

Sanctions :

Comment éviter le retour de pareilles opérations ? Par une poursuite civile et une condamnation à des dommages-intérêts ? Certes, ce moyen est possible, mais fort insuffisant ; car le seul dédommagement auquel puisse prétendre la Cie serait le paiement du prix normal du transport ; les inconvénients de ces fraudes seraient donc pour leurs auteurs à peu près nuls, puisqu'ils ne risqueraient jamais autre chose que l'exécution de l'obligation à laquelle ils ont voulu se soustraire. Aussi les Cies n'usent qu'accessoirement de ce mode de satisfaction. Mieux vaut pour elles, afin de faire un profitable exemple, demander une condamnation répressive, en invoquant

les dispositions combinées de la loi de 1845 (art. 21) et de l'ordonnance de 1846 (art. 63), ou aujourd'hui du décret de 1901 (art 58). Comment expliquer une sanction pénale d'une faute civile ? C'est que le législateur et le chef de l'Etat ont voulu effrayer ceux qui seraient tentés de commettre des fraudes souvent très faciles, par la fâcheuse perspective d'une poursuite et d'une punition en police correctionnelle. L'art. 21 de la loi dit en effet : « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du ministre des travaux publics pour l'exécution des dites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 francs à 3.000 francs. » Or, l'art. 63 de l'ordonnance et l'art. 58 du décret visent les tromperies dont nous venons de parler : « Il est interdit, disent-ils, de se placer dans une voiture sans avoir pris de billet, et de se placer dans une voiture supérieure à celle indiquée sur le billet. » Aussi ces actes, auxquels la jurisprudence assimile le fait de voyager avec une carte insuffisante ou avec un coupon de retour périmé, constituent des contraventions à la police des chemins de fer et sont frappés d'une amende [1].

Faisons observer le caractère particulier de ces infractions : elles sont non-intentionnelles, c'est-à-dire elles sont consommées, malgré la bonne foi du voyageur. Mais dans l'hypothèse la plus défavorable, s'il y avait intention frauduleuse du délinquant, ne pourrait-on

[1] Seine, janv. 73. Gaz. trib. des 22 et 29 janv. 73 ; Dijon. 25 mars 57 S. 57. 1.507. D. 57. 1.124; et pour le coupon de retour périmé trib. Seine. 26 mai 68. Gaz. trib. du 27 nov. 68.

pas faire appel à une répression plus énergique, en invoquant les textes du droit commun ?

N'y a-t-il pas une autre sanction? Lorsque la mauvaise foi du voyageur est caractérisée par certaines manœuvres, ne peut-on pas dire qu'il commet une escroquerie, punie par l'art. 405 du C. pén. ? A plus forte raison, cette solution ne s'impose-t-elle pas au cas ou il y a falsification de billet? S'il en était ainsi, la punition serait plus redoutable, puisqu'il s'agirait alors d'un emprisonnement. Envisageons tour à tour les deux hypothèses que nous avons distinguées.

1° La question s'était posée pour la première fois devant le tribunal correctionnel de Bordeaux. Deux individus, qui voulaient aller de Paris à Bordeaux à peu de frais, avaient imaginé la ruse suivante. Ils avaient pris deux billets de Paris à Etampes, avec l'intention bien arrêtée de ne pas descendre à cette station et de poursuivre leur voyage irrégulièrement jusqu'à la gare de Chalais, voisine de Bordeaux. Là, un de leurs domestiques, prévenu, devait acheter trois billets de Chalais à Bordeaux, puis les rejoindre et en remettre un à chacun. Ainsi, à leur destination, ces individus auraient remis la carte prise à Chalais, sans qu'on pût soupçonner que d'Etampes à Chalais ils avaient voyagé sans titre régulier. Malheureusement pour eux, ces trop audacieux personnages avaient raconté à l'avance, dans un lieu public, le haut fait qu'ils méditaient ; un employé de la C^ie^ des chemins de fer les avait entendus, et avait aussitôt révélé leur projet à ses supérieurs. Nos voyageurs furent étroitement surveillés par les contrôleurs, et ils furent ainsi surpris en flagrant délit. La fraude, si nettement mise au jour, consti-

tuait-elle une escroquerie? Le tribunal correctionnel admit l'affirmative et appliqua l'art. 405 C. pén.[1]. Mais la Cour de Bordeaux, devant qui les délinquants firent appel, refusa d'invoquer contre eux ce texte, et les condamna seulement à l'amende, établie par l'art. 21 de la loi de 1845 (arrêt du 27 juin 1862)[2].

La divergence d'opinions, qui s'était produite entre le tribunal et la Cour, s'est manifestée aussi dans la doctrine. La question conçue en termes généraux peut se poser ainsi. Si un voyageur, pour se faire transporter, a employé certaines manœuvres, et si, grâce à elles, il a trompé ou essayé de tromper les agents de la Cie, quel est le caractère de son acte? Tandis que M. Duverdy, dans son traité sur le contrat de transport, voit là une escroquerie, d'autres auteurs, tels que M. Bédarride, repoussent cette solution[3]. Recherchons si les éléments du délit invoqué se rencontrent ici. L'art. 405 du C. pén. exige pour son application deux conditions. Il faut d'abord que l'inculpé se soit fait « remettre ou tenté de se faire remettre des fonds, des meubles, ou des obligations, billets, promesses et quittances ». Il faut en outre, qu'il ait employé dans ce but des manœuvres frauduleuses « pour persuader l'existence de fausses entreprises, d'un pouvoir ou d'un crédit imaginaires, ou pour faire naître l'espérance ou la crainte d'un succès, d'un accident ou de tout autre événement chimérique ».

Le premier élément du délit existe-t-il dans notre hypothèse? L'arrêt de la Cour de Bordeaux refusait de

[1] Voir. D. 1862. 3. 45.

[2] D. 62. 2. 125.

[3] Duverdy. Contrat de transport. Nos 280 et s.
Bedarride. Chemins de fer. Nr 206 et s.

voir une escroquerie dans la fraude commise par ces voyageurs qui voulaient aller à peu près gratuitement de Paris à Bordeaux ; car, disait elle, si les manœuvres frauduleuses sont évidentes, la première condition du délit fait défaut : les inculpés ne se sont fait remettre aucun objet, aucune quittance visée par l'article 405. M. Duverdy attaque et réfute vivement cet argument : Qu'est ce qu'une C^ie^ de chemins de fer ? dit-il. Un entrepreneur qui trafique d'une marchandise spéciale appelée le transport. Le fait de véhiculer un colis a une valeur et se paie. La jurisprudence a toujours proclamé que la profession de voiturier est un commerce et que le transport des choses, considéré en lui-même, est une marchandise. Pourquoi avoir une autre théorie, lorsqu'il s'agit de celui des personnes ? La nature de l'opération n'est-elle pas la même dans les deux cas? Par suite, en conclut M. Duverdy, se faire voiturer, sans rien payer, c'est se faire remettre une valeur commerciale, une marchandise particulière, appartenant à autrui. La première proposition de ce raisonnement nous paraît parfaitement exacte : le transport peut fort bien être considéré comme une marchandise.

Mais nous ne nous hâterons point cependant d'en déduire que l'élément matériel du délit d'escroquerie se rencontre ici. Pour qu'il en fût ainsi, il faudrait prouver qu'il y a eu remise de fonds, meubles, obligations et décharges. Or, d'une part, avec la Cour de cassation (6 mai 1865), nous dirons : « cette remise ne peut s'entendre que de la tradition matérielle des objets ci-dessus mentionnés [1]. » Et comment concevoir cette tradition matérielle ou pour mieux dire manuelle,

[1] Voir J. du Palais, 65, p. 572.

lorsqu'il s'agit de transport? En second lieu, en supposant même que l'on puisse admettre la remise d'une parcelle de transport comme possible nous nions qu'elle ait eu lieu en fait: car l'inculpé qui a voyagé sans billet ou avec un billet insuffisant n'a rien réclamé aux agents de la Cie; il se serait bien gardé de leur demander la délivrance d'une place, car aussitôt il aurait attiré l'attention sur lui. Il s'est lui-même, de sa propre initiative, approprié le transport. De ce premier chef, il ne saurait donc, à nos yeux, y avoir là une escroquerie.

Passons à l'étude du deuxième élément. Dans les circonstances de la cause, trouvons-nous les manœuvres frauduleuses visées par l'article 405? Il serait déraisonnable de prétendre que le fait de ne pas prendre un billet ou de ne prendre qu'un billet insuffisant ne constitue pas un acte malhonnête. Mais y a-t-il vraiment manœuvres frauduleuses au sens du Code pénal? Remarquons que le texte ne se borne pas à donner une formule générale, il définit et précise ce qu'il entend par ces termes; il exige que l'inculpé ait usé de paroles ou d'actes de nature à faire croire à un crédit imaginaire, c'est-à-dire qu'il ait circonvenu la victime de façon à l'éblouir ou à la subjuguer. Or ici les agents de la Cie ont-ils été trompés ou séduits? De quelles flatteries, de quelles menaces ont-ils été l'objet? Le voyageur en faute ne leur a très probablement jamais adressé la parole. Aussi admettons-nous que le deuxième élément du délit d'escroquerie fait encore défaut: l'article 405 pour le second motif, comme pour le premier, se trouve donc inapplicable. C'est ce qui a été décidé par plusieurs Cours, et notamment par celles de Dijon (25 mars 1857), de Grenoble

(12 mai 1868), de Toulouse (9 juillet 1868), d'Angers (7 février 1870) et enfin par la Cour de cassation (7 avril 1870) [1].

2° Doit-on admettre la même solution au cas où le voyageur a falsifié lui-même son billet, soit qu'il ait mis une fausse date sur un coupon de retour, soit qu'il ait effacé le nom de la véritable destination, pour en mettre un autre, soit encore qu'il ait emprunté à un tiers le permis de circulation gratuit et qu'il voyage sous le nom de celui-ci. Ici l'opinion de M Duverdy semble avoir la partie belle ; car les manœuvres frauduleuses, au sens de l'art. 405, sont ici évidentes. Aussi cet auteur conclut-il sans hésiter *et a fortiori*, qu'un tel individu a commis une escroquerie ; et il cite en ce sens les décisions du tribunal correctionnel de Béziers (11 juin 68), de la Cour de Paris (5 juillet 78), auxquels on pourrait joindre un arrêt de Nîmes (13 nov. 1862) [2].

Pourtant les adversaires de ce système ne se laissent pas désarmer. N'oublions pas les conditions exigées par l'art. 405. S'il est vrai que les manœuvres frauduleuses soient ici suffisamment caractérisées, et que l'élément moral de l'infraction existe, l'élément matériel, la remise d'objets énumérés par le texte fait défaut, comme dans les hypothèses précédentes. Cependant la jurisprudence semble surtout se laisser impressionner par la gravité morale de l'acte et se décide dans le sens le plus répressif. C'est ainsi que, d'après la Cour suprême elle-même, l'obtention par un civil d'un billet taxé au quart de tarif, à l'aide de pièces ayant faussement l'appa

[1] Voir J. du Palais. 1857, p. 305 ; 1868, p. 462 ; 1869, p. 97 ; 1870, p. 723 et 1870, p. 772.

[2] Voir Lamé-Fleury. 1869, p. 52 ; D. 80. 2. 67 ; J. du Palais, 1864, p. 606.

rence de permission militaire constitue une escroquerie (arrêt du 28 févr. 1889) [1].

Malgré le puissant appui que cet arrêt est venu apporter à l'opinion que nous combattons, nous ne pouvons nous décider à l'adopter. Du reste, notre système se trouve confirmé par l'étude de l'ordonnance de 1846. Dans quel but ses rédacteurs ont-ils inséré cette prohibition : « Il est défendu d'entrer dans une voiture, sans avoir pris de billet » ? (Art. 63). Ont-ils voulu seulement émettre cette affirmation : que tout voyageur doit payer le prix de son transport ? Mais c'est là une vérité si évidente, si indiscutable, que le texte qui la formulerait serait vain et surabondant. Aussi pour lui donner une utilité, il faut voir là l'intention de sanctionner pénalement cette obligation du voyageur, et de faire appel à l'art. 21 de la loi de 1845. Le gouvernement se serait bien gardé d'édicter pareille disposition, s'il avait pensé qu'une punition plus sévère aurait pu résulter du droit commun, s'il avait cru un seul instant que cette fraude aurait pu recevoir la qualification d'escroquerie.

Donc, prétendons-nous, le fait de se trouver en wagon sans billet ou avec un billet insuffisant, quels que soient les agissements du voyageur pour faire croire à la régularité de sa situation, ne saurait être incriminé qu'en vertu de la législation spéciale sur les chemins de fer.

Nature de l'infraction visée par l'article 63 de l'ordonnance ou par l'article 58 du décret. — Quelle est la

[1] Cass. 28 févr. 89. D. 90. 1. 44.
Dans le même sens : Seine 26 avril 1876. Lamé-Fleury. 1876. p. 120.

nature de cette infraction ? D'une part, elle semble rentrer dans la catégorie des délits, puisque l'amende dépasse 15 francs (arg. a contrario de l'art. 466. C. pén.), et que, par suite, le tribunal correctionnel peut seul la prononcer. D'autre part, la loi elle-même la désigne sous le nom de contravention. Aussi les auteurs lui donnent-ils la dénomination mixte de contravention délictueuse ou de délit contraventionnel.

Comment cette infraction est-elle consommée ? A quelles conditions, par exemple, le fait de rester dans un wagon au delà de la station indiquée sur le billet est-il punissable ? Cette seule circonstance matérielle suffit-elle ? La jurisprudence est unanime à répondre : non. Sans doute, il n'est pas nécessaire que le prévenu ait agi avec intention frauduleuse ; en matière de contravention, on ne s'en préoccupe pas. Mais il faut cependant qu'il y ait eu de sa part une imprudence commise par lui, impliquant sa volonté. En d'autres termes, on n'exige pas que le voyageur soit demeuré dans la voiture porteur d'un billet insuffisant, avec le désir bien arrêté de tromper la C^ie^ et de lui causer un préjudice. Il suffit qu'il ne soit pas descendu à la station, marquée sur sa carte, alors qu'il s'était parfaitement rendu compte de l'arrivée du train dans cette station ; peu importe sa bonne foi, peu importent les excellentes raisons qu'il pouvait avoir de continuer son voyage. En résumé, nous pouvons dire : pour que l'infraction soit consommée, il faut et il suffit que le voyageur ait commis une faute non-intentionnelle, suivant l'expression de grands criminalistes, tels que MM. Ortolan et Garraud [1]. C'est ce qu'ont décidé la Cour

[1] V. M. Laborde Dr. crim. p. 101, note 3 avec références.

d'Aix, le 19 juin 1896, et celle de Paris le 22 novembre 1898 et le 15 mai 1900[1].

Pour échapper à toute répression, l'inculpé devrait prouver à son profit l'existence d'une force majeure qui l'aurait maintenu dans le wagon, sans que sa volonté ait eu à se manifester. L'excuse de force majeure est admissible, en effet, à la fois en matière de délits et de contravention ; elle devra l'être pour les délits contraventionnels. Voilà pourquoi la Cour de Cassation a récemment approuvé le relaxe d'un voyageur qui n'avait pu représenter son billet à la station d'arrivée, alors qu'il l'avait perdu ou en avait été dépouillé durant son sommeil ; « circonstances indépendantes de sa volonté, dont il a été victime, sans aucune faute de sa part », disait l'arrêt du 13 janvier 1900[2]. Il en serait de même, à notre avis, de celui qui, s'étant par mégarde endormi, aurait laissé passer sa station sans s'arrêter[3]. La Cour d'Amiens et celle de Toulouse sont allées un peu plus loin dans la voie de l'indulgence : celui qui par simple inadvertance, ont-elles jugé, aurait prolongé son voyage au delà du terme fixé, ne saurait être l'objet d'aucune poursuite, alors qu'il a averti aux stations suivantes les agents du train[4]. Ces solutions peuvent être légitimées par les circon-

[1] Aix, 19 juin 1896. J. le Droit, du 22 juillet 96. Paris, 22 nov. 1898. D. 99. 2. 234 ; — Paris 15 mai 1900, dans Gaz. trib. du 20 mai 1900.

[2] Ch. crim. 13 janv. 1900. D. 1900. 1. 311.

[3] Dans ce sens : trib. com. Falaise 10 nov. 1876. Cependant en sens contraire : Pau 29 mai 1886. D. 87. 2. 245 et trib. correct. de Mayenne du 30 juin 1899. Pandectes 1900. 2. 318. Si le cas où le voyageur s'est endormi a donné lieu à des solutions tout opposées, c'est que les tribunaux voient surtout là une question de fait, dont la preuve incombe à l'inculpé.

[4] Amiens, 8 nov, 1877. D.7 9. 2. 24. Toulouse, 5 déc. 1893. D. 94. 2. 412.

stances de la cause, mais elles ne nous paraissent pas rigoureusement juridiques, une simple inattention ne pouvant, à nos yeux, constituer un cas de force majeure.

Que décider du voyageur qui se trouve sans billet dans un compartiment, et qui prétend l'avoir perdu ? Commet-il une contravention ? En principe, il faut répondre affirmativement : le caractère non intentionnel de l'infraction impose cette solution [1] ; mais le prévenu pourrait établir que les circonstances de la perte ne lui sont pas imputables ; il bénéficierait alors d'une excuse de force majeure entraînant son relaxe.

Obligation civile du voyageur en faute. — Toutes les fois que la C^ie^ trouve un voyageur sans billet ou avec un billet insuffisant, elle est en droit de lui réclamer immédiatement le montant de la taxe ordinaire, fixée par les tarifs, sans préjudice des poursuites pénales. Mais que fera la C^ie^ si cet individu ne possède pas sur lui l'argent suffisant pour payer cette somme ? Dans le cas où celui-ci aurait fait enregistrer des bagages, pourrait-elle les retenir ? Oui, nous semble-t-il ; car les conditions exigées en matière de droit de rétention se trouvent réunies ; cette sûreté peut être accordée en effet à toute personne dont la créance est née à raison de la chose de son débiteur, chose qu'elle a entre ses mains : or, au profit de la C^ie^, une créance n'est-elle pas née, issue du transport de ce voyageur sans doute, mais aussi du transport de ses bagages, qu'il lui avait confiés ? Enfin une dernière ressource restera à l'administration des chemins de fer, dans l'hypothèse où le délinquant ne pourrait pas même justifier de son identité ; elle

[1] En ce sens : Cass. crim. 12 avril 1889. Pand. 89. 1. 246. S. 90. 1. 428.

pourrait le faire arrêter au besoin comme vagabond, en vertu de la loi du 10 vendémiaire an IV [1].

Obligation de montrer le billet à toute réquisition. — Tenu de prendre son billet et d'en payer le prix, le voyageur doit en outre le présenter à toute demande des employés de la Cie. Cette obligation résulte de la partie finale de l'art. 63 de l'ordonnance (art. 58 du décret) ainsi conçue : « Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus. » Par suite, celui qui, quoique porteur d'un billet régulier, refuserait de le montrer au contrôleur ou de le laisser poinçonner par lui sous un prétexte quelconque, contreviendrait à l'ordonnance et encourrait sa sanction [2].

N'oublions pas d'ajouter qu'en pratique les Cies se montrent assez indulgentes vis-à-vis des voyageurs en faute ; elles ne font appliquer toute la sévérité de la loi qu'aux fraudeurs avérés.

[1] V, Circulaire du 3 juillet 1854, et arrêt de Toulouse. 26 déc. 1873, cité par Picard. t. 3, p. 683.

[2] Sur le refus d'exhiber la carte, sous prétexte que le contrôleur n'avait pas de gants : Toulouse, 14 mai 1883. D. suppl. t. 19, p. 444.

Voir sur d'autres espèces : Bordeaux, 23 juillet 1890. D. 92. 2. 614. Douai (refus par un abonné) 3 mai 1899. S. 99. 2. 267.

Trib. Seine, 26 juill. 1900, Gaz. trib. du 27 juill. (sur l'obligation de laisser poinçonner).

CHAPITRE III

Droits du voyageur ou obligations de la Compagnie

Le voyageur, muni de son billet, peut maintenant réclamer à la Cie l'exécution d'un certain nombre d'obligations, résultant du contrat de transport. C'est à l'examen de celles-ci que nous allons nous attacher. Mais, tout d'abord, une question en quelque sorte préalable va se poser : quels droits le voyageur possède t-il sur le morceau de carton qui lui sert de titre ? Lorsque nous aurons élucidé ce point, nous rechercherons ensuite quelles prestations principale ou secondaires il peut exiger de l'exploitant du chemin de fer.

Section I. — Droits du voyageur sur son billet.

Peut-on céder son billet à un tiers? Telle est la seule question importante que nous ayons à résoudre ici, qu'il s'agisse d'un billet simple, d'un billet d'aller et retour, ou d'une carte d'abonnement.

Billet ordinaire. — Il n'est pas nominatif et aucune disposition des tarifs n'interdit de le remettre à une autre personne ; il constitue donc un titre au porteur, qui peut passer de mains en mains, et la société qui a émis ce billet est tenue d'exécuter son obligation entre les mains de quiconque le lui présente. Il rentre dans

la catégorie que les Allemands appellent : « Titres de la pratique journalière »[1]. Une telle cession, quel que soit son caractère, est valable, et les agents de la Cie, qui en auraient connaissance, ne pourraient interdire au nouveau porteur l'entrée des salles d'attente ou des wagons. En pratique, souvent un même voyageur va prendre au guichet plusieurs cartes pour ses parents ou ses amis, ou bien c'est un garçon du buffet qu'on envoie chercher celles dont on a besoin; mais il est vrai que celui-ci agit à titre de mandataire, il n'y a pas là, à proprement parler, cession.

Billet d'aller et retour. — Avant d'avoir en aucune façon servi, celui-ci a le même caractère qu'un billet ordinaire ; cependant, il devient personnel, dès que son usage a commencé ; il est personnel en ce sens que la même personne doit utiliser à la fois le coupon d'aller et celui de retour. Il en est ainsi, en vertu des tarifs, dont le voyageur, en contractant, est censé avoir accepté toutes les conditions ; du reste, une mention inscrite au dos de la carte l'en avertit[2]. Donc, celui qui se serait fait céder un coupon de retour délivré à

[1] Voir Wahl : Titres au porteur, n° 297 et s.

[2] Cette mention a été vivement attaquée en Allemagne, où elle existe aussi bien qu'en France ; le grand jurisconsulte Ihering s'est déclaré leur adversaire. « Un titre au porteur, dit-il, (et tel est par essence un billet de chemin de fer) ne peut emprunter le caractère d'un titre nominatif, ce serait une hérésie juridique, qui aurait besoin pour être admise d'un texte législatif. Que les billets d'aller et retour soient déclarés incessibles par une loi, rien de mieux ; mais le cahier des charges ou une inscription sur le titre ne s'imposent que par une convention, et cette convention est nulle, parce qu'elle dénature les effets du titre au porteur. » Nous pensons, au contraire, avec M. Wahl (titres au porteur, n° 941) qu'il n'y a aucune impossibilité juridique à la création, par le seul accord des volontés, d'un titre qui réunirait certains caractères des titres nominatifs et au porteur.

un autre, et qui en userait pour voyager, n'aurait entre ses mains qu'un titre nul ; il tomberait donc sous le coup des peines portées en l'article 21 de la loi de 1845, pour violation de l'article 63 de l'ordonnance ou de l'article 58 du décret du 1er mars 1901. Cette solution n'a jamais été contestée en France, les décisions judiciaires l'ont toujours admise [1]. C'était autrefois, pour ce seul motif, que l'acquéreur d'un coupon de retour pouvait être poursuivi ; car les tarifs se bornaient à déclarer ce coupon « non valable » en pareille hypothèse. Sa qualité de cessionnaire ne pouvait lui attirer aucun reproche, ni aucune condamnation, puisque la vente ou l'achat de ces billets n'étaient pas formellement interdits. De cette règle, il résultait encore que ni le vendeur, ni les tiers qui pouvaient servir d'intermédiaires, ne commettaient aucune contravention. Ce n'était pourtant pas l'avis de tous les auteurs, puisque M. Duverdy concluait à la possibilité des poursuites. Cependant, l'opinion que nous venons d'exposer fut admise par la Cour de Nîmes (27 juillet 1882) ; celle-ci relaxa un individu qui avait acheté, puis revendu le coupon ; elle s'exprimait en ces termes : « Aucune disposition des règlements n'interdit au légitime propriétaire d'un billet d'aller ou de retour de vendre ou de donner le coupon de retour, et à l'acquéreur de le donner ou de le revendre à son tour ; en conséquence, aucune pénalité ne peut atteindre cette opération, tant qu'elle reste exempte d'escroquerie » [2].

Sans doute, mécontentes de cette jurisprudence, les Cies voulurent éviter le retour de pareilles décisions,

[1] Trib. corr. de Bagnères, 28 déc. 1878. S. 79. 2. 122.
Agen, 13 févr. 1879. S. 81. 2. 111. Paris, 21 mai 1881. S. 82. 2. 107.
[2] Nimes 21 juill. 1882. S. 83. 2. 70.

et faire sanctionner avec plus de sévérité les dispositions des tarifs. Aussi, en 1885, elles voulurent compléter la formule ; et après les mots : « les deux coupons d'un billet d'aller et retour ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne », elles proposèrent d'ajouter ceux-ci : « en conséquence, la vente et l'achat du coupon de retour sont interdits ». Ce projet fut soumis à la Commission des chemins de fer, établie au ministère des travaux publics, et y fut l'objet d'un rapport complètement hostile à cette mesure. Le rapporteur prétendit qu'elle était inutile. Il assurait d'abord (ce qui pourtant était fort douteux, à notre avis) que le vendeur pouvait, sous l'empire des dispositions antérieures, être puni par application de l'article 63 de l'ordonnance. En second lieu, disait-il, en ce qui concerne l'acquéreur qui utilise lui-même le coupon de retour, l'addition est aussi inutile, puisque ce coupon est nul, et que son détenteur est considéré comme sans titre. Enfin, quant aux intermédiaires, l'adjonction doit être rejetée, concluait-il, attendu que ce sont des tiers vis-à-vis de la Cie, et qu'il importe de n'insérer dans les tarifs que les conditions du contrat passé entre elle et la personne transportée [1]. Malgré cette vive opposition, l'autorisation ministérielle fut accordée le 5 septembre 1885.

Quelle est donc, en l'état actuel, la situation faite aux trafiquants d'un coupon de retour ? La vente et l'achat en sont prohibés par un tarif homologué. Or l'homologation n'est-elle pas une décision équivalente à un arrêté ? Par suite, tout voyageur qui violera cette disposition ne sera-t-il pas censé violer un arrêté pris dans l'intérêt de l'exploitation des chemins de fer ? Ne tom-

[1] V. J. la Loi, du 22 nov. 1886.

bera-t-il pas sous le coup de l'article 21 de la loi de 1845? S'il en est ainsi (et tel est du moins l'avis de la jurisprudence), le vendeur et l'acheteur sont tous deux punissables [1]. Car l'un et l'autre, après avoir contracté avec la Cie, ont violé une clause du contrat. « Mais tout autre est la situation de l'intermédiaire, qui achète et revend le coupon sans l'utiliser lui-même. Cet intermédiaire n'a pas contracté avec la Cie, il lui est demeuré étranger. Les stipulations d'un tarif sont-elles opposables à un tiers, qui n'a pas conclu de contrat de transport? En d'autres termes, le ministre des travaux publics a-t-il qualité pour rendre obligatoires, à l'égard des tiers, les dispositions d'un tarif? N'a-t-il pas compétence au contraire qu'autant qu'il s'agit de régler les rapports de la Cie avec les particuliers [2] ». A la question, posée en ces termes, la Cour de Paris répondit (7 mai 1890) : « Un tarif n'est qu'un des éléments du contrat de transport, dont les conditions ne sont obligatoires que pour le transporteur et les voyageurs; l'essence même du contrat n'est pas modifiée par l'homologation du ministre qui représente seulement, dans un intérêt d'unité, de simplification, d'ordre public, la collectivité des individus contractant avec la Cie; par suite, l'approbation, donnée par les pouvoirs publics à un tarif, n'a pas pour effet d'en rendre les dispositions obligatoires pour les tiers ». Et la Cour relaxa l'intermédiaire inculpé. Toutefois, si l'on voulait, à toute force, ruiner le trafic des coupons, il y aurait un moyen : on n'aurait qu'à

[1] Caen, 13 févr. 1889 et 22 mai 90. S. 91. 2. 13 et 14. Voir aussi trib. corr. St-Nazaire, 16 mars 1896. J. le Droit du 11 avril, d'après lequel le cédant à titre gratuit ne commet aucune contravention.

[2] Note de M. Sarrut, sous Paris, 7 mai 1890. D. 91. 2. 33.

poursuivre ceux qui en font métier, non plus comme auteurs d'une infraction, mais comme complices du vendeur et de l'acheteur [1].

Cartes d'abonnement. — Les Cies ont le droit de passer avec les voyageurs des traités d'abonnement, alors qu'elles ne pourraient le faire s'il s'agissait de marchandises. C'est qu'en effet cette dernière convention passée avec un grand commerçant accorderait à celui-ci un avantage considérable, que ses concurrents, moins bien achalandés, ne pourraient pas obtenir. Il y aurait une inégalité choquante. C'est ce qu'un arrêté du 25 janvier 1860 a pris soin d'interdire : les résultats fâcheux que cette pratique avait engendrés, avaient amené dans l'esprit de tous sa condamnation. Mais il en est autrement pour le transport des personnes : ici l'abonnement n'offre pas les mêmes inconvénients ; car

[1] L'art. 59 Code pén. ne permet de punir que la complicité des crimes et délits. Autrefois, la jurisprudence ne comprenait pas parmi les délits, au point de vue des règles de la complicité, les infractions punies de peines correctionnelles, par des lois spéciales : par suite, en était écartée l'infraction, prévue par la loi du 15 juillet 845. Sur le principe, voir : Cass. 11 févr. 76. J. du Palais, p. 547 ; et pour l'application aux chemins de fer : Chambéry, dans Lamé-Fleury 1887, p. 26. Mais depuis plusieurs années, la Cour de cassation a abandonné cette opinion, pour déclarer : « que toute infraction punie de peines correctionnelles, même par une loi spéciale, est un délit et comporte l'application des règles de complicité » (Cass. 23 févr. 1884. D. 86. 1. 147. Cass. 28 févr. 1885. D. 85. 1. 329.) V. M. Laborde, Dr. crim., n° 538,

Donc la poursuite du tiers-intermédiaire sera désormais possible indirectement. Trib. corr. Avesnes, 22 oct. 1890, dans Lamé-Fleury 1890, p. 266. Rouen, 3 janvier 1896, J. le Droit, du 27 février.

C'est dans ce sens qu'a été rédigé le récent projet de loi sur la police des chemins de fer, modifiant le texte de 1845 ; dans le but de confirmer purement et simplement la jurisprudence présente en matière de complicité des contraventions délictueuses, le projet parle incidemment de l'application des art. 59 et 60 du Code pén. comme d'un principe déjà constant.

tout individu, quelle que soit sa situation, peut en user, si ses occupations l'obligent à faire souvent le même parcours.

On conçoit que les C^ies^, en abaissant leurs prix au profit des abonnés, aient pris des précautions pour que ceux-ci ne puissent abuser de leur carte et la prêter à un tiers. Aussi les tarifs posent les règles suivantes La carte d'abonnement est exclusivement personnelle ; elle doit être signée de son titulaire, qui doit, comme tout voyageur, la présenter à toute réquisition ; sinon, il serait considéré comme sans billet. Afin d'assurer l'identité du bénéficiaire, on a l'habitude de coller sur cette carte sa photographie. L'abonné qui ne serait pas porteur de son titre ne serait pas, par ce seul fait, obligé d'aller prendre un billet ordinaire, car la carte prouve son droit, mais ne le crée pas. Aussi les employés de la C^ie^, qui ne nient pas sa qualité d'abonné, ne peuvent s'opposer à son entrée sur les quais et dans les wagons [1]. Mais ils pourraient lui en refuser l'accès, s ils ne le reconnaissaient pas comme abonné.

Sont aussi essentiellement personnels : les billets circulaires, billets de famille, coupons gratuits délivrés aux agents du chemin de fer et à leurs parents, et plus généralement tous ceux qui doivent porter la signature de leur titulaire.

Section II. — Droit du voyageur au transport.

Avant tout, le voyageur a droit à son transport, jusqu'à sa destination : telle est l'obligation principale et essentielle de la C^ie^, puisqu'elle est la cause et le

[1] Voir Seine, 24 mars 1870. S. 70 2. 126.

but même du contrat qui est intervenu. A peine est-il besoin de la mentionner, tant elle s'impose à l'esprit. Un autre avantage important que possède le porteur de billet sur les réseaux français est le droit de se faire accompagner gratuitement d'un certain poids de bagages; nous n'insisterons pas ici sur ce point; car nous nous en occuperons plus spécialement dans la troisième partie de notre étude. Ce que nous voulons rechercher ici, ce sont les conditions dans lesquelles le voyageur peut exiger son transport.

I. — *Droit du voyageur à une place dans le train.* — Disons tout d'abord que toutes les personnes, munies de leurs billets, ont le droit de passer dans les salles d'attente aménagées pour les recevoir. Autrefois, elles étaient tenues d'y demeurer jusqu'au moment de l'arrivée du train, et il leur était interdit de circuler le long de la voie ferrée (art. 61 de l'Ord.). Mais à la suite de nombreuses protestations du public et de plusieurs circulaires ministérielles, dont la dernière date du 10 mars 1886, cette prohibition fut levée; et aujourd hui, les voyageurs peuvent avoir directement accès sur les quais. Deux exceptions sont cependant établies: il est certaines personnes à qui l'accès des quais et, par suite, l'entrée des wagons sont interdits; ce sont: 1° les personnes en état d'ivresse; 2° les individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner les autres voyageurs (art. 65 de l'ord., art. 60 du décret).

Plaçons-nous maintenant au moment de l'embarquement. La Cie est-elle tenue d'assurer à chacun une place dans le train, pour lequel un billet lui a

été délivré, et dans une voiture correspondante à la classe qu'il a choisie? Evidemment oui; car elle s'y est engagée par le contrat de transport; si elle ne le fait pas, elle sera tenue de réparer le préjudice qu'elle pourra ainsi causer; il y a là une application des principes de la responsabilité contractuelle[1]. Les stipulations, que le voyageur et la C^ie^ sont censés avoir acceptées, ne sont autres, en effet, que les dispositions contenues dans les règlements généraux, dans les arrêtés et tarifs dûment homologués. Or, que disent l'ordonnance de 1846 et le récent décret de 1901? « Tout train ordinaire de voyageurs devra contenir un nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics » (art. 17 et nouvel art. 16). Les motifs de cette disposition sont nettement indiqués dans le rapport, qui fut présenté au roi avant la promulgation de l'ordonnance. « Il est évident, disait le ministre de l'époque, que les chemins de fer, devenant en quelque sorte, pour les localités qu'ils traversent, une voie unique de communication, par la suppression presque immédiate de tout moyen de transport sur les anciennes voies parallèles, il est indispensable de poser la règle générale : que tout convoi ordinaire doit contenir un nombre suffisant de voitures de toute classe. Le public, prévenu des heures de départ, doit trouver, à ces mêmes heures et à son désir, des moyens certains de transport. Cette obligation imposée aux C^ies^ ne peut être contestée : elle doit être la loi commune des chemins de fer. Mais, d'un autre côté, ajoutait-on, on conçoit aussi que, dans l'intérêt même du public,

[1] Trib. com. Seine 17 avril 1895. S. 95. 2. 183

cette obligation ne peut pas s'étendre à certains convois appelés directs. Il suffit, d'ailleurs, de poser la règle générale et de laisser les exceptions à la décision de l'autorité tous les intérêts sont ainsi garantis et satisfaits ». Le voyageur a donc un droit acquis à trouver en principe dans tout train un nombre suffisant de places. Mais par « nombre suffisant », que faut-il entendre ? Faut-il dire que la Cie a satisfait à tous ses devoirs lorsqu'elle a composé le convoi, suivant les besoins présumés du parcours, d'après les calculs qu'elle a pu faire, les probabilités dont elle s'est inspirée ? Et par suite, qu'elle est à l'abri de toute responsabilité, si elle n'a commis aucune faute grossière dans ses prévisions ? Nous ne l'admettons point : les termes : « nombre suffisant » doivent être entendus dans leur sens le plus absolu. Car, s'il n'en était pas ainsi, le transporteur trouverait toujours de bonnes raisons pour décliner toute responsabilité Il a, du reste, un moyen bien simple de ne pas être en défaut : admettre un nombre de voitures toujours un peu supérieur à celui que ses prévisions rigoureuses pourraient indiquer[1].

Mais si tel est le principe, il convient de signaler les quelques exceptions qui lui ont été apportées. La première résulte d'autorisations accordées par le ministre, autorisations dont se munissent les Cies toutes les fois qu'elles veulent former des trains express, rapides ou de luxe. Les express et rapides ne renferment point d'ordinaire des wagons de toutes classes, on n'y rencontre que les deux catégories supérieures et parfois une seule, mais tout porteur de billet

[1] Trib. com. de Toulouse 12 juillet 1889, D. 91.3. 90.

de première ou de seconde (si le train en comporte) a droit à une place de ce genre, tout comme dans un convoi ordinaire. Il en est autrement, et cela encore par permission du ministre, dans les trains de luxe; les indicateurs officiels prennent soin d'indiquer, en effet, que ceux-ci ne prennent des voyageurs que « dans la mesure des places disponibles ».

Une deuxième exception peut résulter de ce fait que le train comprend le nombre maximum de voitures, qui est fixé par les règlements. L'ordonnance de 1846 décidait en effet : « qu'un convoi de voyageurs ne peut se composer de plus de 24 voitures » (art. 18) Aujourd'hui, le nombre n'est plus fixé d'une manière si absolue; car le décret de 1901 se borne à dire dans son article 17 *in fine* : « Le maximum du nombre des véhicules pour chaque nature de trains sera déterminé par le Ministre des travaux publics sur la proposition de la Cie » Mais toutes les fois que ce chiffre est atteint, on ne saurait faire grief aux agents d'une gare de ne pas ajouter un nouveau wagon, en cas d'affluence de voyageurs : ceux qui ne trouveront pas place n'auront aucune espèce de recours.

Enfin, en dehors de ces dérogations, les tribunaux peuvent dégager la Cie de toute responsabilité dans le cas de force majeure, par application des principes généraux du droit. Quelle circonstance pourrait légitimement empêcher de composer un train d'un nombre de voitures suffisant ? Il appartient aux tribunaux de décider dans chaque espèce si l'excuse, que présente la Cie, mérite véritablement le nom de force majeure. On entend d'ordinaire par là un événement qu'il était impossible à la fois de prévoir et d'empêcher ; par exemple une inondation subite,

qui serait venue emporter tous les wagons d'un dépôt, pourrait rentrer dans cette définition. Mais si une foule anormale de voyageurs à certaines stations avait absorbé toutes les places d'un train, la Cie pourrait-elle se dire dégagée de toute responsabilité vis-à-vis des porteurs de billets, qui n'ont pas pu partir? Pourrait-elle invoquer cette affluence comme un cas de force majeure? Nous ne le pensons pas, du moins dans la plupart des hypothèses : en effet, les agents supérieurs des chemins de fer savent fort bien qu'à telles époques de l'année, de grandes équipes de travailleurs quittent leur pays pour aller au loin moissonner ou vendanger ; il leur appartient de se prémunir contre tout encombrement [1].

Sanction pénale. — Si, malgré les termes des textes règlementaires, un convoi ordinaire de voyageurs ne contient pas un nombre suffisant de places en dehors des exceptions que nous avons indiquées, la Cie serait-elle seulement tenue de payer une indemnité à la personne lésée? Ne pourrait-on pas relever aussi à sa charge une contravention punissable? La question s'était posée, il y a fort longtemps, devant le tribunal de Colmar, dès les premières années d'application de l'ordonnance ; et celui-ci avait condamné le directeur du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, à une amende pour infraction à l'art. 17. Ce jugement souleva une très vive émotion dans le monde administratif des chemins de fer. Le directeur condamné fit appel, et présenta en sa faveur devant la Cour de Colmar une consultation, signée par les jurisconsultes les plus remarquables de l'époque, depuis Duvergier jusqu'à Paul

[1] Trib. com. St-Etienne 23 janvier 1901. J. la Loi du 2 avril 1901.

Fabre, avocat général à la Cour de cassation. « L'art. 17 de l'ordonnance, disaient ils, ne touche, ne saurait toucher qu'à un intérêt purement privé. En effet, si on voulait qu'il tranchât une question pénale d'ordre public, il fallait aussitôt le déclarer illégal, inconstitutionnel, et par suite lui refuser toute sanction. L'art. 17, ajoutaient-ils, ne peut avoir une force quelconque au point de vue répressif qu'en vertu de la délégation faite par la loi du 15 juillet 1845 au chef de l'Etat. Or cette délégation se trouve certainement limitée par les termes de l'art. 21. « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer..... sera punie, etc. Or l'art. 17 de l'ordonnance ne rentre daas aucun de ces termes. La police, la sûreté, c'est ce qui concerne l'ordre public, la liberté individuelle ; or la composition d'un train est une matière bien différente de ces sujets si élevés d'ordre public. Il semblerait à première vue que cet article fût compris dans l'expression d'« exploitation ». Mais il n'en est rien, disaient les signataires de la consultation, car si on prenait ici ce mot dans son sens le plus étendu, il n'y aurait pas le plus petit détail de l'administration intérieure des chemins de fer qui ne pût tomber sous le coup de la loi pénale par la seule volonté du chef de l'Etat ; le législateur de 1845 n'a pas voulu lui donner ce pouvoir exorbitant ; et le mot « exploitation » doit s'entendre avec bien plus de raison dans un sens restreint ; cette expression se trouve limitée par celles qui précèdent et veut dire : l'exploitation en tant qu'elle concerne la sûreté des voyageurs. Or, comme nous l'avons déjà dit, le nombre des voitures d'un train importe peu à la sûreté. »

Les noms éminents des signataires de la consultation n'effrayèrent point l'avocat général près la Cour de Colmar. Celui-ci n'hésita pas à soutenir, avec raison, pensons-nous, la thèse opposée. « Les chemins de fer, s'écria-t il, sont aujourd'hui la seule voie de circulation; c'est un monopole. Donc toutes les mesures relatives aux moyens de transport intéressent les masses et sont par conséquent d'ordre public. On ne saurait méconnaître que la disposition de l'article 17, qui tend à rendre les chemins de fer accessibles à toutes les fortunes, ne soit une mesure de police; elle a donc été rendue dans les limites de l'art. 21 de la loi de 1845. Dans tous les cas, il serait impossible de ne pas y voir une mesure concernant l'exploitation. Vainement dit-on qu'il ne s'agit que de l'exploitation dans ses rapports avec la sûreté des voyageurs; c'est ajouter à la loi. L'article 17 est donc légal sous un double rapport; et dès lors les tribunaux sont tenus de prononcer la pénalité qui en est la sanction. » Ces conclusions furent adoptées par la Cour de Colmar, qui confirma le jugement attaqué par arrêt du 25 février 1848[1].

Que fait, en général, la C^ie^ lorsque le nombre de voitures de 3^e^ classe, par exemple, est insuffisant pour contenir tous les porteurs de billets de cette catégorie? Si l'on se trouve dans une grande gare, elle ajoute un ou plusieurs wagons, pourvu que le maximum réglementaire ne soit pas déjà atteint; elle répare ainsi instantanément la faute qu'elle avait commise; elle échappe ainsi à toute responsabilité. Mais dans les petites stations, où le matériel roulant fait défaut, les

[1] Colmar, 25 février 1848, D. 48. 2. 124. Dans le même sens : Montpellier, 27 nov. 1854. D. 55. 2. 125. Perpignan, 13 juillet 1888. Pandectes, 88. 2. 249.

agents du train n'hésiteront pas un instant à faire monter les voyageurs sans places dans les wagons d'une classe supérieure à la leur. Ceux-ci étant ainsi avantagés se garderont bien de se plaindre. Mais les personnes déjà régulièrement assises dans ces voitures de 1re ou de 2e classe ne pourront-elles trouver ce procédé incorrect et protester contre l'entrée en masse de ces individus aux vêtements en désordre, aux paroles bruyantes et aux manières hardies? Elles peuvent éprouver de ce fait un préjudice moral suffisant pour légitimer une demande en dommages-intérêts. Certes nous ne cherchons pas à consacrer entre les membres d'une même nation des castes nettement séparées l'une de l'autre par d'infranchissables barrières, et ce n'est pas un sentiment aristocratique qui nous pousse à parler ainsi : ce ne serait ni de notre temps ni de notre goût. Mais, il faut bien le reconnaître, la différence très sensible des prix que l'on fait payer aux diverses catégories de voyageurs, donne à chacune d'elles le droit de ne pas être mêlée aux autres. Si la Cie ne satisfaisait point cette légitime prétention, elle s'exposerait à une sanction non seulement civile, mais encore pénale, par application de l'article 17 de l'ordonnance ou de l'article 16 du décret[1]. Cependant cette règle cesserait de s'appliquer si un tarif dûment homologué permettait, en cas d'affluence, de faire monter des voyageurs de 3e dans les voitures de 2e. Une disposition de cette nature existe en faveur de la Cie P.-L.-M. dans son règlement d'exploitation du 1er août 1866, revêtu de l'autorisation ministérielle depuis le 22 juin 1897, ce qui lui donne, aux yeux de la juris-

[1] Grenoble, 2 avril 1870. Contra : Trib. paix d'Eu 1er sept. 1899. J. le Droit, 20 oct.

prudence, la même valeur qu'à un tarif [1]. Mais on ne pourrait jamais obliger quelqu'un à se déclasser dans un sens qui lui serait défavorable, aucun texte ne le permettant, à moins qu'il ne s'agisse d'un abonné, car celui-ci s'est soumis à cette condition dans le contrat spécial qu'il a formé.

Supposons enfin que le train n'ait pu emporter tous les voyageurs. Ceux qui demeurent sur le quai peuvent-ils exiger la formation d'un convoi supplémentaire? Ils n'en ont certainement pas le droit : parfois le chef de gare l'organisera afin d'atténuer le plus possible les conséquences de la négligence de la Cie et par suite sa responsabilité, mais rien ne l'y oblige [2], et souvent même, quelle que soit sa bonne volonté, il ne le pourra pas, car la mise en marche d'un convoi exceptionnel risquerait de perturber tout le service sur une longue partie de la ligne et d'entraîner des accidents.

Il arrive souvent que des personnes voyageant en famille ne veulent pas se séparer et refusent d'occuper des places isolées, suffisantes pour les recevoir séparément. Sont-elles fondées dans leur prétention? Non, car la Cie, en leur fournissant un nombre de places de la classe convenue, égal au nombre des billets, satisfait entièrement à son obligation, elle ne doit rien autre ; et cela est vrai, quel que soit le degré de parenté qui puisse unir ces voyageurs entre eux, alors même qu'il s'agirait de parents accompagnant leurs jeunes enfants [3].

[1] Trib. com. St-Etienne, 26 avril 1901. J. le Droit, du 3 mai 1901.
[2] Cass. 10 févr. 68. S. 68. 1. 127.
[3] Trib. de paix. Amiens 24 mai 1877. S. 78. 2. 90.

II. *Droit des dames seules.* — Afin de protéger les dames voyageant seules contre les discours ou les atteintes de messieurs qui seraient peu galants ou même qui le seraient trop, on leur réserve un compartiment de chaque classe dans certains trains. Est-ce là une obligation pour les C^ies^ ou une simple mesure gracieuse ? La réponse nous est fournie par l'article 32 du cahier des charges ; il permet en effet au ministre de désigner les trains où sera réservé un tel compartiment. Par suite, deux hypothèses distinctes doivent être prévues :

D'abord le ministre est-il resté dans l'inaction et n'a-t-il pris aucun arrêté en ce point ; les C^ies^ sont libres d'agir à leur guise. C'est ce qu'a décidé la Cour de Cassation en disant (le 2 mai 1873) : « le cahier des charges n'est qu'un contrat dont l'exécution n'est pas assurée par des condamnations pénales ; les circulaires de l'administration n'ont pas le caractère de règlement et ne peuvent pas jouir de la même sanction: dès lors, aucune obligation n'existe pour les C^ies^ de réserver un compartiment pour les dames seules »[1].

Au contraire, le ministre, usant de son droit, a-t-il pris un arrêté, imposant cette mesure, les agents des chemins de fer sont aussitôt obligés d'y satisfaire, sous peine de se voir appliquer l'article 21 de la loi de 1845. On a bien essayé de soutenir que, dans l'espèce, cet article était inapplicable; tentative vaine, car ne punit-il pas toute contravention aux ordonnances sur la police, la sûreté et l'exploitation, et aux arrêtés pris pour l'exécution des dites ordonnances ? » Or, il s'agit ici d'assurer la sécurité des dames seules.

[1] Cass. 2 mai 1873. D. 73. 1. 173.

Chacun sait que, pour avertir les voyageurs du caractère réservé du compartiment, on place à son entrée une plaque portant la désignation : Dames seules. Si un homme, malgré cette indication, s'avisait d'y pénétrer et d'y prendre place, encourrait-il une peine ? La question fut autrefois controversée, à cause du peu de précision des textes Aujourd'hui le décret du 1er mars 1901 est venu rendre toute discussion inutile. « Il est défendu, dit-il, de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale » (art. 58. 3°); il est donc interdit à un homme de monter dans un de ceux qui sont destinés aux dames seules. Par sa formule assez large, cet article permet encore de frapper quiconque s'introduit, sans y avoir droit, dans un wagon portant la mention : « loué ou réservé ». Mais, nous semble-t-il, pour qu'il y ait contravention, il faut que l'inculpé ait pu être utilement averti du caractère privé de la voiture ou du compartiment ; aussi le relaxe s'imposerait, à notre avis, si la plaque indicative avait été apposée après coup ou avait été seulement placée sur une portière opposée à celle par où le voyageur a dû régulièrement monter. Serait aussi une contravention le fait d'avoir enlevé et fait disparaître cette plaque, que cet acte fût commis par un voyageur ou par un agent de la Cie [1].

III. *Objets que le voyageur peut garder avec lui.* — Les voyageurs ont le droit de garder, dans leur wagon, des bagages, pourvu qu'ils satisfassent aux conditions suivantes : En premier lieu, ceux-ci doivent : ne pas être encombrants; ne pas répandre une odeur fétide, ne pas être dangereux pour la sûreté des personnes (art. 65 de

[1] Trib. corr. Seine 29 juin 1875, Lamé-Fleury 1878, pag. 177.

l'ord., art. 60 du décret). Tout individu qui, malgré les plaintes de ses voisins ou les observations des agents, conserverait avec lui des colis, en violation de cette règle, tomberait sous le coup des dispositions pénales de la loi de 1845 [1]. En second lieu, les colis emportés à la main ne doivent pas dépasser le poids accordé pour la franchise des bagages enregistrés, c'est-à-dire 30 kil., mais le respect de cette dernière condition n'est pas assuré en pratique ; car les C^ies ne font jamais contrôler le poids des objets que les voyageurs gardent avec eux. Une règle spéciale a été posée pour les sacs d'espèces monnayées, que l'on transporte à la main : ils ne peuvent dépasser 25 kilog. en vertu d'un arrêté ministériel du 20 août 1857. Dans ces limites, le transport de ces bagages est gratuit, car aucun tarif ne permet aux C^ies de toucher une taxe en pareil cas [2].

Le voyageur ne se désaisissant pas de ces colis, de ces sommes d'or ou d'argent, est seul tenu de leur surveillance ; il ne saurait reprocher leur perte (si elle avait lieu) aux agents du train, puisque ceux-ci ne les ont jamais eus en leur possession [3].

La même solution s'imposerait-elle, s'il s'agissait d'objets apportés par une personne, non plus dans un compartiment ordinaire, mais dans une voiture, louée à la C^ie des wagons-lits ? Il y a ici une raison de douter ; c'est que cette société met à la disposition de ceux qui en font la demande toute une installation, roulante il est vrai, mais presque comparable à une chambre d'hôtel (couchette, lavabo, etc.) Ne doit-elle

[1] Neuchâtel, 1er déc. 1876. Lamé-Fleury 1877. p. 222. Villefranche, 18 nov. 1887. J. la Loi du 31 déc. 87.

[2] Voir : Décisions ministérielles du 20 août 1857 et du 19 nov. 1881.

[3] Seine, 14 mai 1892. S. 92. 2. 156. D. 93. 2. 179. Seine, 29 janv. 1898. D. 1900. 2. 172.

pas être assimilée à un véritable hôtelier? Et ne doit-elle pas se voir appliquer l'art. 1952. C. civ. qui déclare les aubergistes responsables des effets apportés chez eux par le voyageur, en vertu d'un dépôt nécessaire? Quelques tribunaux l'ont soutenu [1]. Mais cette assimilation de la Cie des wagons-lits à un hôtelier nous paraît un peu forcée. Peut-on dire véritablement qu'il y a eu deux contrats de nature différente : l'un relatif au transport, formé avec la Cie des chemins de fer, l'autre touchant au logement, avec la Cie des wagons-lits? Nous ne le pensons pas ; nous croyons qu'il faut reconnaître à cette dernière un autre rôle et qu'il faut voir en elle une entreprise de transport, tout comme une autre, opérant de concert avec l'administration des chemins de fer ; l'art. 1952, qui ne parle point du voiturier, lui est donc inapplicable ; par suite, il faut dire, conformément à la règle générale, que nous avons déjà posée : les colis qu'un voyageur apporte avec lui dans un wagon-lit, au lieu de les faire enregistrer, voyagent sous sa seule surveillance et à ses risques et périls [2].

Néanmoins, en toute hypothèse, si leur disparition ou leurs avaries provenaient d'un accident imputable à la faute de la Cie, ou d'un vol commis par un de ses employés, celle-ci pourrait en devenir responsable, en vertu des art. 1382 et 1384 du Code civil.

Un chien peut-il être admis dans un wagon de voyageurs? L'ordonnance de 1846 l'interdisait formellement dans son art. 67; elle n'admettait d'exception que pour les voitures spéciales qui, sur certaines lignes, étaient mises gracieusement à la disposition des chas-

[1] Trib. paix. Paris, 19 nov. 1891. Pand. 92. 2. 315.

[2] Paris, 8 mars 1894 D. 98. 2. 462. Cass. civ. 3 févr. 1896. D. 98. 1. 502.

seurs. Mais pour les compartiments ordinaires, la règle était inflexible. Aussi des contestations nombreuses s'étaient-elles élevées ; l'on voyait parfois certaines personnes, amoureuses de leur chien, l'emporter dans un panier et, durant leur voyage, le combler de leurs caresses ; d'autres voyageurs, jaloux sans doute de toutes ces attentions, protestaient. Grand émoi ! La dame refusait obstinément de laisser mettre au fourgon spécial son fidèle compagnon. Aussi les agents étaient-ils obligés de dresser procès-verbal contre elle, car il y avait violation évidente de l'ordonnance. Aujourd'hui, les rédacteurs du décret de 1901 ont voulu éviter ces petites chicanes de mauvais goût ; aussi le nouvel art. 62 permet-il exceptionnellement de garder avec soi « des animaux de petite taille, convenablement enfermés ».

IV. *Conditions de confortable, d'hygiène et de sécurité que le voyageur peut exiger réunies dans le wagon.* — Suffit-il que la C^ie^ ait fourni une place quelconque dans une voiture quelconque ? Le voyageur ne peut-il exiger que celles-ci, place et voiture, satisfassent à certaines conditions de commodité, d'hygiène et surtout de sécurité ? S'il peut défendre ses aises, sa santé, sa sûreté, vis-à-vis du transporteur, ne pourra-t-il aussi obliger ses compagnons de route à respecter les unes et les autres ? L'ordonnance royale et le décret récent ont reconnu et consacré ces deux séries de droits, que nous allons examiner avec quelques détails.

1° *Droits du voyageur vis-à-vis de la Compagnie.* — *Règle générale.* — Le règlement de 1846 et celui de 1901 exigent que « les voitures soient commodes et

présentent les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs » (art. 12). Et l'art. 13 ajoute : « Aucune voiture ne sera mise en service sans une autorisation délivrée par le service du contrôle (autrefois par le préfet), après qu'il aura été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent. » En cas de contravention à ces règles, la Cie pourrait se voir appliquer les peines de l'art. 21 (loi de 1845). Cette proposition a toujours été admise en ce qui concerne les mesures propres à assurer la sécurité proprement dite des voyageurs ; mais elle a été vivement contestée lorsqu'il s'agissait de leur commodité.

La question fut soulevée dès l'année 1847. Un arrêté du préfet d'Indre-et-Loire, en vertu des pouvoirs que lui avait conférés la loi de 1845, avait ordonné à la Cie d'Orléans de modifier le matériel de ses wagons de voyageurs, déjà existants, et ne lui avait accordé l'autorisation de les faire circuler, dans leur ancien état, que pour un certain délai. Ce délai expira, sans que les améliorations prescrites aient été apportées ; l'autorisation se trouvait *ipso facto* supprimée. Procès-verbal fut alors dressé contre les directeurs principaux de la Cie. Le tribunal correctionnel et ensuite la Cour d'Orléans eurent à se prononcer sur l'application d'une peine. La Cour déclara par arrêt du 7 juillet 1847 [1] : « En ce qui touche le défaut de commodité reproché aux voitures de 1re classe, la substitution du foin au crin dans les sièges de 2me, et le vice des rideaux de 3me classe », on ne saurait prononcer aucune amende, car l'art. 21 de la loi a limité cette peine au cas où seraient violés les règlements relatifs à

[1] Orléans, 7 juillet 1847. D. 47. 2. 152.

la police, à la sûreté, ou à l'exploitation des chemins de fer ; or les trois chefs de prévention ne rentrent dans aucun de ces cas. Mais la Cour condamnait les directeurs, pour n'avoir point obéi aux règlements relatifs à la dimension des voitures et des places ; car, disait-elle, ce dernier point intéresse la sécurité des voyageurs. Un pourvoi fut formé par le ministère public, contre la première partie de cet arrêt, devant la Cour de cassation. L'avocat général Nicias Gaillard soutint la thèse du pourvoi en ces termes : « Une objection générale, disait-il, est tirée du cahier des charges, déterminant les engagements de la Cie : l'Etat n'a pu par ordonnance ou autrement ni ajouter aux obligations de celle-ci, ni ériger en délit l'inexécution de ses engagements». L'avocat général répondait que, si cette objection prouvait quelque chose, elle prouvait trop. « Ne reconnait-on pas que l'ordonnance par application de l'art. 21 de la loi de 1845 a pu ordonner, sous la sanction prévue à cet article, toutes les mesures propres à garantir la sûreté des voyageurs ? Pour être conséquent avec l'objection, il faudrait cependant refuser ce pouvoir à l'ordonnance. L'objection, en effet, ne distingue pas entre la sûreté et la commodité. Elle se fonde uniquement sur ce que les règlements ne peuvent rien ajouter au cahier des charges, ni quant à l'étendue des obligations, ni quant à la nature ou à la force du lien coercitif ». Après avoir démontré ainsi la contradiction où la Cour d'Orléans était tombée, le représentant du ministère public ajoutait : « Une autre réponse, c'est qu'il y a deux personnes dans l'Etat, la personne civile et la personne publique. L'Etat stipulant dans un contrat a les mêmes droits, les mêmes obligations que toute autre partie

contractante. Mais s'il a des intérêts privés, il est aussi le dépositaire et le tuteur des intérêts publics. L'Etat concède la jouissance d'un chemin de fer, et règle dans un cahier des charges les conditions civiles de ce bail : il lui reste dans un autre ordre d'idées beaucoup de choses à faire. Gardien de l'ordre et de la paix, responsable de la vie et de la sûreté des citoyens, il devra prévenir autant que possible les troubles publics et les accidents particuliers : il devra prescrire, prohiber, et pour sanctionner tout cela, prononcer ou appliquer des peines dans les limites où la loi elle-même lui aura délégué le pouvoir de punir. Après comme avant le contrat avec les C^ies^, l'Etat reste l'Etat. En tout ce qui tient à l'ordre public, il a les mêmes droits et les mêmes devoirs que sur toute autre partie du territoire ». Après avoir réfuté avec tant de force et tant de netteté l'objection d'ordre général, présentée par la C^ie^, l'avocat général passait au point le plus particulier du débat : La commodité des voyageurs rentre-t-elle dans la police des chemins de fer ? Oui, affirmait-il, et il invoquait la loi du 24 août 1790 qui plaçait parmi les attributions de police des corps municipaux tout ce qui touche à la commodité à côté de la sûreté. « D'ailleurs, serait-il bien possible en une telle matière de distinguer toujours celle-ci de celle-là ? Quand l'administration exige que les voitures soient commodes, ce n'est pas par pure délicatesse, c'est par prudence ». Ne convient-il pas que les ouvertures des portières puissent être fermées à l'aide de rideaux ou de vitres, afin d'empêcher le vent glacé ou la pluie d'entrer en hiver ? N'y-a-t'il pas une question de santé, de sécurité dans tous ces petits détails, si insignifiants en appa-

rence, si importants en réalité ? Enfin, pour clore le débat en l'espèce, il suffirait de constater que la Cie d'Orléans a mis en circulation des voitures, non agréées par l'administration, puisque l'autorisation du préfet était temporaire et tombait d'elle-même à l'expiration du délai fixé. Tel était le sens des dernières conclusions de M. Nicias Gaillard. Toute son excellente argumentation fut adoptée par la Cour suprême, qui par arrêt du 6 janvier 1848 cassa la décision de la Cour d'Orléans [1].

En résumé, à notre avis, le seul fait par la Cie de mettre en circulation des wagons de voyageurs dont le type n'aurait pas été approuvé formellement par le service du contrôle, constitue une contravention à l'article 13 de l'ordonnance et entraîne l'application des peines édictées par la loi de 1845. Quant aux personnes, dont le transport aurait été effectué dans ces wagons, non soumis au visa du contrôle à cause de leur aménagement par trop primitif, elles pourraient réclamer des dommages intérêts.

A cette hypothèse il faut bien se garder d'assimiler la suivante. En 1892, un voyageur demanda une indemnité à une Cie de chemins de fer, parce que, disait-il, celle-ci avait fait rentrer dans la composition d'un train un véhicule d'un modèle ancien, qui ne présentait pas les mêmes conditions de confort et d'hygiène que ceux d'un type plus récent. Le Tribunal civil de Lyon (18 juin 1892) admit cette prétention ; il déclarait que, par une sorte de contrat tacite intervenu entre les voyageurs et la Cie, celle-ci s'était engagée à fournir des voitures en conformité avec les derniers

[1] Cass. 6 janv. 1848. D. 48. 1. 42.

progrès de la construction moderne, et que, dans l'espèce, elle avait violé ce contrat. Le tribunal, remarquons-le, ne pouvait relever ici aucune infraction à l'ordonnance ni à aucun arrêté ; car les wagons contre lesquels le demandeur protestait, avaient été régulièrement admis à circuler par les fonctionnaires de l'Etat, leur seul défaut était d'être un peu anciens. Aussi la Cour suprême, saisie d'un pourvoi, n'a-t-elle pas hésité à casser ce jugement. Car, dit-elle dans son arrêt du 8 janvier 1891[1], en dehors des obligations imposées aux Cies par les lois, les règlements, ou même par les cahiers de charges, aucune autre ne saurait leur incomber. Il n'y aurait eu faute de la part de l'administration des chemins de fer, engageant sa responsabilité, que dans l'un des deux cas suivants (et ils ne se rencontraient pas dans l'espèce) : 1° si le ministre l'avait mise en demeure de retirer de la circulation ce genre de wagons démodés ; 2° ou bien si ceux-ci étaient tombés en mauvais état, par défaut d'entretien (art. 16 de l'ord., art. 15 du décret).

Règles de détail. — Au principe général posé pour l'aménagement des wagons il convient d'ajouter quelques dispositions plus précises, édictées par les textes réglementaires.

A quel emplacement le voyageur a-t-il droit ? Quelle surface peut-il occuper sur la banquette où il s'assied ? Les dimensions minima étaient autrefois déterminées par l'article 12 de l'ordonnance à 45 centimètres en largeur, et 65 centimètres en longueur. Depuis longtemps déjà, la grandeur réelle des voitures était supé-

[1] Cass. 8 janv. 1894. S. 94. 1. 93. D. 94. 1. 275.

rieure aux chiffres officiellement exigés. Aussi le nouveau décret n'a pas reproduit les dispositions antérieures, il se borne à déclarer que le ministre fixera les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur (art. 12). Il est en outre ordonné, pour que le public en soit clairement averti, d'indiquer à l'intérieur des wagons en chiffres apparents le nombre maximum de personnes qui peuvent y être renfermées (art. 12 et 59). D'autres mesures, qui ne sont pas toutes également importantes, mais cependant utiles, sont venues assurer soit la sécurité, soit le bien-être des voyageurs. Nous voulons parler des dispositions relatives à l'éclairage et au chauffage; à la fumée des locomotives, et enfin au signal d'alarme.

Eclairage et chauffage. — Déjà l'ordonnance de 1846 exigeait que les voitures fussent éclairées durant toute la nuit, et pendant le jour, au passage des plus longs tunnels (art. 24). Mais le chauffage durant l'hiver n'était pas prescrit; il fut considéré, certes bien à tort, comme un luxe, dont les voyageurs de 1re classe bénéficièrent seuls pendant longtemps. En 1884, par une circulaire du 24 mai, le Ministre des travaux publics invitait officieusement les Cies à répandre cette mesure humanitaire dans toutes les voitures devant fournir un long parcours. Peu à peu, cette pratique se généralisa. Aussi, de nos jours, le Président de la République n'a-t-il fait que ratifier l'ordre des choses existant en disant dans son décret du 1er mars 1901 : « Les voitures devront être chauffées pendant la saison froide, dans les conditions approuvées par le Ministre. » La seule différence entre l'état ancien et

l'état actuel se résume en ceci : ce qui n'était qu'une faveur, faite au voyageur, est devenu pour lui un droit.

Fumée des locomotives. — Eclairé pendant la nuit, chauffé en hiver, le voyageur doit s'attendre à être enfumé en tout temps et en toute saison. Singulier avantage que celui de se sentir le visage balayé et noirci par les flocons issus de la locomotive, dès que l'on s'approche de la fenêtre du wagon ! Parfois même, le vent se charge de remplir le compartiment tout entier de ces vapeurs incommodes et malsaines. Afin de restreindre cet inconvénient, le ministre des travaux publics avait jadis invité les Cies à adapter des appareils fumivores à leurs machines (circulaires du 21 et du 30 avril 1865) : invitation restée sans résultat, car elle était dépourvue de sanction. Mais ces temps derniers, les voyageurs purent, durant quelques mois, manifester à la fois leur satisfaction et leur étonnement. Les journaux annonçaient que, par décision du Président de la République, la fumée des locomotives devenait interdite, et comme l'on pouvait à peine croire à cette innovation, ils citaient le texte lui-même, l'article 11 du décret promulgué au *Journal Officiel* le 4 mars 1901 : « Les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le ministre, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustibles tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que la production de fumées, incommodes pour les voyageurs et le voisinage. » La première partie de l'article touchait peu les habitués de la voie ferrée ; mais la dernière « empêcher la production de fumée » les comblait de joie. Quel grand progrès en effet ! Désormais, pouvait-on espérer, lorsque le voya-

geur, qui n'a point perdu le sens du pittoresque, traversera une magnifique vallée, au caractère riant et rustique malgré le passage continuel des trains, il pourra contempler avec extase ces coins de terre française qui le charment; un flot de fumée noire ne viendra pas soudain le tirer de sa douce rêverie, et le rappeler à la réalité. Désormais, ses yeux, tout grands ouverts pour admirer la nature, ne se fermeront plus tout à coup, sous l'atteinte de la douleur causée par le contact d'une escarbille. Il n'y aura plus à craindre ces inflammations, parfois si graves, du globe oculaire. Tel était le rêve que les voyageurs purent faire un instant. Il ne fut que de courte durée. Car le fameux décret reparut quelques mois plus tard une seconde fois à l'*Officiel* avec quelques modifications; l'une d'elles portait sur l'article 11; la formule nouvelle était la suivante : « Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour but de diminuer la production de fumées. » La fumée des locomotives était donc maintenue ! L'administration pourrait bien exiger qu'on en diminuât le volume et l'intensité par des appareils spéciaux, sous peine de contravention ; mais le voyageur, n'ayant aucun moyen de doser la quantité de fumée qu'il reçoit, n'est guère mieux protégé qu'auparavant. Il faut bien le reconnaître en toute impartialité, ceux qui avaient espéré voir disparaître et consumer dans la machine elle-même tous les produits gazeux de la combustion de la houille, avaient escompté une chimère. Mais l'erreur n'a-t-elle pas été amenée dans les esprits par la rédaction vicieuse et trop absolue du décret? Et la deuxième formule dont on s'est servi, la seule qui puisse être aujourd'hui prati-

quement réalisable, n'aurait-elle pas dû figurer dans le texte, dès sa première promulgation?

Signal d'alarme. — Il ne suffit pas d'assurer, par d'heureuses améliorations le bien-être des voyageurs; leur sûreté exige avant tout qu'on les défende contre les attentats criminels dont ils pourraient être victimes en wagon. Voilà pourquoi le décret de 1901 impose aux C^ies^ une obligation qui n'existait pas auparavant : celle de munir tous les compartiments d'un signal d'alarme en communication avec le mécanicien ou le chef de train (art. 23). Un décret du 11 août 1883 avait bien prévu le fonctionnement de ces appareils, mais sans fixer aucune sanction contre la C^ie^ qui n'en établirait pas. Il se bornait à déclarer qu'il est interdit de se servir sans motif plausible du signal d'alarme, disposition d'ailleurs maintenue par le règlement de 1901 (art. 58 4°). Donc, tout voyageur peut exiger dans son compartiment la présence d'un appareil avertisseur; mais il ne doit en user qu'avec une extrême réserve. Quand aura-t-il un motif plausible de faire arrêter le train? C'est là une question de fait, que les tribunaux auront à trancher. D'après plusieurs décisions judiciaires, le fait de mettre en mouvement le signal, uniquement pour ramasser un chapeau tombé sur la voie constitue une contravention [1].

[1] En ce sens : Toulouse, 17 mai 1889. D. 91-2-88.

Appendice. — Sous l'étude des droits des voyageurs, nous mentionnerons quelques prohibitions qui leur sont adressées à eux-mêmes, dans l'intérêt de leur propre sûreté. Cet ordre, bien que peu logique, nous a paru le plus clair. Indiquons d'abord l'interdiction de monter ou de descendre à contre-voie. « Il est défendu, dit l'article 58 du décret, d'entrer dans une voiture ou d'en sortir autrement que par la portière,

2° *Droit du voyageur vis-à-vis de ses compagnons de route.* — L'on peut dire ici, comme en toute situation, que la liberté et les droits de chacun ont pour limite la liberté et les droits d'autrui. Cela est vrai, en wagon, au double point de vue de la commodité et de l'hygiène.

a) Chaque voyageur a droit dans son compartiment à toute la place, dont nous avons déjà déterminé l'étendue ; mais il doit se garder de gêner ses voisins soit par lui-même, soit par les menus bagages qu'il a apportés avec lui.

Ici se pose une question intéressante, car elle n'a été tranchée expressément par aucun texte. Tout le monde sait que les wagons d'un modèle récent sont munis de filets ou d'étagères, destinés à recevoir quelques petits colis. Le voyageur a-t-il sur une portion du filet un droit véritable ? Peut-il prétendre, pour son usage, à un emplacement exactement correspondant à celui qu'il occupe sur la banquette ? En un mot, pour prendre une hypothèse pratique, si quelques personnes avaient déjà garni complètement le filet, la dernière venue pourrait-elle exiger d'elles qu'elles lui fissent une place pour ses bagages ? Il semble, au premier abord, qu'il n'y ait là qu'une question de convenances, que seules les règles de politesse puissent sanctionner. Cependant, dans certains cas tout au moins, ne pourrions-nous pas

qui se trouve du côté où se fait le service du train. » Le texte interdit encore de se pencher hors des portières et de passer d'un wagon à l'autre en suivant le marchepied extérieur. Enfin, « les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté. » Des deux éventualités prévues par cette disposition, l'ordonnance de 1846 n'en avait visé qu'une seule : la descente avant l'arrêt complet du train ; celui qui s'introduisait dans un convoi en mouvement ne commettait aucune contravention (Nancy, 4 août 1887. D. 88-2-19). Maintenant cette lacune se trouve comblée par la nouvelle rédaction du règlement.

faire indirectement appel à un texte, à l'article 65 de l'ordonnance ou article 60 du décret, qui interdit l'entrée de toute voiture, à tout porteur d'objets trop encombrants ? Si, par exemple, un seul individu ou quelques-uns à peine (fussent-ils des touristes anglais) émettaient la prétention d'occuper avec leurs colis la totalité du filet, et contraignaient leurs voisins à garder les leurs sur leurs genoux ; nous n'hésiterions pas à appliquer aux premiers l'article 65-60 et la sanction qu'il comporte. Les agents de la Cie doivent intervenir toutes les fois qu'un conflit de cette nature s'élève ; et ils ne doivent pas se borner à inviter le réclamant à chercher une meilleure place ailleurs; en ne lui assurant pas le respect de ses droits, ils engageraient la responsabilité de la Cie [1].

b) Au nom de l'hygiène maintenant, le voyageur pourra interdire à ses compagnons de route de fumer et de cracher. L'article 63 de l'Ordonnance portait déjà la prohibition de fumer dans les salles d'attente et wagons, exception faite pour les voitures portant la plaque indicatrice « fumeurs ». Le nouvel article 58 à cette disposition est venu ajouter la suivante : « Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet ». Ce paragraphe a pour but de sanctionner l'avis que les Cies de chemins de fer avaient déjà fait placarder sur les murs des gares et sur les parois des wagons, au nom du Comité d'hygiène. Cet avis avait fait le tour de la presse humouristique, dès son apparition ; pourtant, tel qu'il était conçu (il invitait simplement les voyageurs à ne pas cracher sur les parquets ni sur les tapis), il constituait un avertissement très acceptable et très utile. Il attirait l'attention du

[1] Cass. 29 avril 1896. S. 96. 1. 525. D. 97. 1. 38.

public sur la transmission des germes morbides par les expectorations de phtisiques ou autres personnes atteintes de maladies contagieuses. Mais les rédacteurs du décret de 1901 semblent avoir voulu légitimer les railleries dont cette mesure avait été l'objet; il faut avouer que la formule dont ils se sont servis cette fois n'est pas heureuse. Car dans les endroits où les voyageurs ne trouvent pas de crachoirs, seront-ils tenus de ne jamais laisser échapper de leurs lèvres autre chose que des protestations contre la Cie ? Dans les wagons, du reste, concevrait-on l'installation de petits récipients spéciaux, que l'on se ferait passer de main en main ou, pour mieux dire, de bouche en bouche ? Cela ne serait ni guère propre, ni même hygiénique. Aussi, dans l'attente d'une solution meilleure au grave problème, nous conseillons aux agents de la Cie de se montrer très réservés dans l'application de cette règle exagérée du décret.

V. — *Droit à la place marquée.* — Supposons maintenant que le voyageur soit paisiblement et convenablement installé dans un wagon, satisfaisant à toutes les exigences des règlements. Peut-il se croire assuré de conserver sa place pendant toute la durée de son parcours ? Evidemment oui, s'il ne la quitte pas; car nul autre n'a sur elle un droit supérieur au sien et ne saurait l'en déposséder. Mais n'y a-t-il droit qu'à cette condition ? Ne la conserverait-il pas, s'il quittait un instant son compartiment dans un but quelconque, pendant un arrêt à une gare ? Pourrait-il, en pareille occurrence placer, à l'endroit où il était assis, un objet lui appartenant, sa valise ou son chapeau par exemple, pour indiquer sa jouissance temporaire sur cette partie

du wagon? Et si, malgré cette marque, une autre personne prenait possession de cette place, son premier détenteur à son retour ne pourrait-il pas protester? Ne pourrait-il exiger de l'intrus le respect de son droit, en même temps que des règles les plus élémentaires de convenances? Telle est la question des places marquées, qui a donné lieu à de si nombreuses discussions et à de si vifs conflits entre voyageurs. Il nous semble que, pour la résoudre, à défaut de textes spéciaux, le bon sens et les principes généraux auraient dû suffire. On ne saurait obliger quelqu'un à demeurer, parfois toute une longue journée, immobile dans un wagon, étroitement serré par ses compagnons de route, aux prises avec tous les besoins impérieux de la nature humaine C'est précisément pour rendre ces ennuis moins insupportables que de longs arrêts sont ménagés dans les grandes gares, où les voyageurs ont le loisir de quitter un instant leur position peu agréable. Aussi doivent-ils avoir toute facilité pour user de cette permission. Pourvu qu'ils aient marqué leur place d'une façon apparente et sensible, ils doivent pouvoir la retrouver entière à leur retour. Après ce motif d'ordre pratique, on peut encore invoquer en leur faveur un argument plus juridique emprunté à la théorie de la possession. « Dès l'instant où le voyageur a droit à une place, a-t-on fait justement remarquer, peu importe la manière dont il l'occupe : corporellement ou symboliquement ». Il convient, dans l'un et l'autre cas, d'appliquer la vieille maxime, toujours exacte : *in pari causa melior est causa possidentis*[1]. Malgré de si judi-

[1] Nous empruntons cet argument et cette citation à l'intéressant article de M. Valéry, intitulé : « Ihering et le droit de retenir une place en wagon. » (Annales du dr. comm. 1901, p. 206).

cieuses raisons, les agents des Cies se montraient souvent hésitants, lorsqu'une contestation de ce genre se produisait ; et ils n'osaient intervenir ni dans un sens, ni dans l'autre. Il fallut jadis qu'une dépêche ministérielle du 30 septembre 1869 vînt leur rappeler quel était leur devoir. Plus récemment, une circulaire du 17 mai 1889 leur disait : « Les employés doivent intervenir pour faire restituer sa place au voyageur qui l'avait marquée. Le refus par les agents des gares d'agir en pareil cas est contraire à l'esprit du règlement et à la doctrine de l'administration. Toutefois, les droits des voyageurs aux places retenues sont souvent trop difficiles à constater pour qu'ils puissent faire l'objet de dispositions règlementaires[1] ».

Du droit à la place marquée, que nous venons de reconnaître, quelles conséquences tirons-nous ? C'est que celui dont la légitime prétention serait méconnue pourrait agir par une double action : contre l'usurpateur et contre la Cie. D'abord il pourrait s'adresser directement à son adversaire et lui demander des dommages-intérêts, en se fondant sur l'art. 1382 ; il devrait à coup sûr, pour triompher, justifier d'un préjudice, mais souvent cette preuve serait facilement fournie. Le préjudice matériel ne serait-il pas évident, si le véritable titulaire de la place, retournant à son wagon quelques instants avant le départ du train, avait trouvé celui-ci entièrement occupé, et n'avait pu s'y caser? Ou bien encore s'il n'avait pu accomplir un long parcours qu'à la condition de se tenir debout entre deux rangs de personnes assises ? N'y aurait-il pas un préjudice moral appréciable, au cas où un père ou une

[1] Voir : Lamé-Fleury. 1889. p. 101.

mère auraient dû, par suite de cette circonstance, se séparer, durant le trajet, de leurs jeunes enfants? Le voyageur lésé pourrait, en outre, agir contre la Cie elle-même par une sorte d'action en garantie. Il pourrait lui dire en effet : « Vous m'aviez promis une place ; sans doute au moment du contrat, elle était indéterminée, mais elle s'est précisée et individualisée dès l'instant où je me suis assis dans une voiture; dès lors, vous ne pouvez m'en laisser déposséder sans violer les conditions du contrat.» Ce raisonnement du voyageur acquiert une force irrésistible, dans l'opinion de ceux qui analysent le contrat de transport en un louage de service et en un louage de choses. D'après ce système, que nous avons soutenu au début même de cette étude, la Cie doit assurer la jouissance des choses louées, en vertu de l'art. 1719. 3° C. civ.; et parmi celles-ci rentre évidemment la partie du wagon occupée par le voyageur [1].

Quoique ces principes nous paraissent certains, ils n'ont pas été admis unanimement par tous ; l'on peut citer, en effet, en sens contraire une décision du tribunal de commerce de Béthune (18 octobre 1900), d'après laquelle les Cies ne seraient pas tenues de conserver à chacun une place déterminée, qu'il aurait momentanément quittée ; ce jugement niait la possibilité d'une possession symbolique, puisqu'il disait : « occuper une place s'entend de l'occuper soi-même ; et l'on ne tient pas une place au moyen d'une valise ou d'un autre objet [2].

Mais si une telle divergence s'est produite, si les

[1] Voir en ce sens plusieurs auteurs : Féraud-Giraud, t. 3. n° 179. Picard. t. 3. p. 692.

[2] Trib. com. Bethune, 18 oct. 1900. S. 1901. 2. 85.

représentants de l'autorité et si les juges se sont parfois trouvés dans l'embarras, il faut peut-être en chercher la raison dans la circonstance suivante; c'est qu'à la question de droit se mêlait presque toujours une question de fait: la place avait-elle été visiblement marquée?

Quelque difficulté qu'il y ait en pratique à organiser cette matière, le décret de 1901 a pourtant voulu poser une règle précise. «Il est défendu, dit son article 58. 1° de prendre une place régulièrement retenue par un autre voyageur. » Désormais une sanction efficace pourra être sûrement appliquée ; auparavant, l'usurpateur n'avait guère à craindre qu'une action en dommages-intérêts, encore pouvait il compter sur l'inertie de la personne lésée, souvent ennemie des procès ; il n'avait pas à redouter, en effet, une expulsion *manu militari* de la place indûment occupée; car ce mode violent n'était pas admissible dans l'état de nos lois. Maintenant, sur son refus de quitter cette place, procès-verbal sera dressé contre lui, et le tribunal correctionnel lui appliquera l'article 21 de la loi de 1845. Mais puisqu'en matière pénale, l'interprétation restrictive est de rigueur, il faudra qu'il y ait violation des termes précis du décret. Ce qui est interdit en effet, c'est de prendre une « place régulièrement retenue ». Que faut-il entendre par là? Cela veut il dire que la pratique courante, consistant à poser sur la banquette une valise un chapeau, un paquet, ne suffit plus? Cela fait-il allusion à des procédés officiels de retenir une place, que les C^{ies} devraient imaginer et établir? Nous ne le pensons pas : toute preuve apparente de la possession antérieure, par exemple par l'apposition d'un objet quelconque sur le siège, doit être admise. Un

doute cependant aurait pu naître sur le réseau de l'Etat, où l'administration met en vente depuis quelque temps déjà des tickets, permettant de retenir les places. On aurait pu soutenir que l'exhibition d'un de ces tickets était le seul mode régulier, dont parlait le décret. Que ce soit là une justification parfaite et irrécusable du droit à la place : nous l'admettons. Mais que ce soit la seule, nous le nions formellement. Car l'article 58 est général et s'impose à l'administration de l'Etat, comme aux autres Cies ; il n'est pas possible, à moins de violer le règlement, de faire des distinctions et de soumettre, dans le silence du texte, l'exercice d'un droit à l'achat d'un ticket spécial. Telle est du reste l'opinion du Directeur des chemins de fer de l'Etat lui-même, que nous avons interrogé sur ce point [1].

Sans doute, la pratique courante peut permettre un abus : certains voyageurs, avant de s'écarter de leur wagon, ne vont ils pas étaler leurs divers colis de façon à faire croire occupé tout le compartiment, alors que seule une partie l'est en réalité ? Et ne vont-ils pas, grâce à ce stratagème, forcer les nouveaux arrivants à courir inutilement le long du train pour se caser ? Cet abus est à craindre, mais il n'est pas sans remède. Le décret de 1901 aurait pu facilement y mettre fin, si ses rédacteurs y avaient songé. Il aurait suffi d'établir une

[1] Signalons l'idée ingénieuse que vient d'émettre un avocat parisien, directeur de la Revue pratique des chemins de fer. Afin d'éviter toute contestation possible sur le point de savoir si une place était en fait suffisamment marquée, il a proposé et expérimenté lui-même le procédé suivant : il a fait inscrire sur une petite plaque de tôle la mention : « place retenue par M. H. D. (ses initiales); et afin qu'un mauvais plaisant ou une personne intéressée ne puissent la faire disparaître, il l'a attachée à l'aide d'une chaînette résistante au filet du wagon avec un cadenas Nous recommandons ce système aux amateurs de bons coins en chemin de fer.

sanction pénale contre un tel accaparement illégitime; ou bien encore, à l'exemple du règlement italien de 1885, pourquoi n'aurait-il pas soumis au paiement d'un double billet le voyageur qui simulerait, comme occupée, une place libre? Actuellement, dans le silence du texte, la Cie, lésée par de tels actes, n'a qu'une seule ressource : agir en dommages-intérêts, toutes les fois qu'elle pourra justifier d'un préjudice certain apporté à ses intérêts ; mais la nécessité de cette condition rend le plus souvent son recours illusoire. Si la lacune que nous venons de signaler vient à être comblée un jour, l'on pourra dire que le droit à la place marquée sera alors parfaitement organisé et utilement sanctionné.

VI. — *Droit à un itinéraire déterminé.* — Enfin, le train s'ébranle et part. Le voyageur peut-il exiger d'être conduit au lieu de sa destination par un itinéraire déterminé, lorsque plusieurs lignes peuvent le desservir? Certainement oui, si telle a été la convention des parties, si la carte porte la mention du trajet; en pareil cas, c'est par là seulement que la personne doit être transportée, et qu'elle est aussi tenue de passer. La Cie qui lui ferait suivre un long détour serait responsable des conséquences préjudiciables qui pourraient en résulter [1]; d'autre part, si cette personne s'engageait sur une autre voie, elle serait considérée comme n'ayant aucun titre applicable à ce parcours, et elle encourrait les pénalités de la loi de 1845. Mais, à défaut de stipulation spéciale sur l'itinéraire, quelle taxe le voyageur doit-il payer, et à quel parcours a-t-il droit? Nous ne croyons pas que la première de ces

[1] Trib. paix, Paris 21 nov. 1900. et trib. com. Seine 14 févr. 1901. J. la Loi du 12 juin 1901.

deux questions ait été tranchée pour le transport des personnes. Mais elle s'est posée plusieurs fois en matière de marchandises et, notamment, en matière de grande vitesse, hypothèse qui se rapproche beaucoup de la nôtre ; voici la solution de la Cour de Cassation (arrêts du 14 décembre 1898 et du 26 juin 1899) ; la Cie doit, sauf réquisition contraire de l'expéditeur, faire suivre aux marchandises l'itinéraire kilométriquement le plus court, c'est-à-dire le moins coûteux, et non l'itinéraire le plus rapide[1]. Pourquoi ne pas appliquer ici cette solution par analogie ? Aussi, à notre avis, l'administration des chemins de fer, qui dans le silence de la convention, voudrait véhiculer le voyageur par le trajet le plus long par la distance, ne pourrait exiger que le prix du trajet le plus court. Quant au porteur d'une carte, muette sur ce point, aura-t-il le choix entre les diverses voies qui pourraient également le conduire à sa destination ? La négative a été soutenue ; la Cour de Rouen a prétendu imposer à ce voyageur la plus courte (par arrêt du 24 février 1900[2]). Mais cette solution ne nous paraît pas fondée; car le voyageur n'est pas tenu de rechercher par lui-même à quel itinéraire correspond exactement le prix de son billet ; aucune disposition des tarifs ne lui impose cette obligation. Par conséquent, s'il prenait la ligne la plus longue, bien qu'ayant payé la taxe la plus réduite, il n'encourrait aucune condamnation non seulement pénale, mais encore civile. Aussi, approuvons-nous le tribunal correctionnel de Mayenne d'avoir, en pareille hypothèse, prononcé le relaxe pur et simple de l'inculpé, par jugement du 30 juin 1899[3].

[1] Cass. 14 déc. 1898 et 26 juin 1899. D. 99. 1. 422.

[2] Rouen, 24 févr. 1900. D. 1901. 2. 285.

[3] Trib. Mayenne, 30 juin 1899. Pandectes, 1900. 2. 318.

A l'itinéraire se rattache la question suivante : a-t-on le droit de quitter le train avant la station indiquée sur le billet ? Ou, au contraire, est-on tenu d'effectuer l'intégralité du parcours, pour lequel le contrat a été formé ? La première de ces deux solutions nous paraît seule admissible ; en effet, si le transporteur a pris vis-à-vis d'une personne l'engagement de la conduire jusqu'au terme de son voyage, celle-ci n'a souscrit à aucune obligation réciproque ; son indépendance reste entière ; du reste, on ne concevrait pas qu'un être humain puisse, par une convention, porter atteinte à sa liberté individuelle, qui est inaliénable ; enfin, en vertu de la maxime bien connue : « qui peut le plus peut le moins », le voyageur doit toujours avoir la faculté d'abandonner le bénéfice d'une partie du billet[1].

VII.— *Obligations des agents des C^ies.*— Citons, en dernier lieu, quelques obligations spéciales, que les agents des C^ies sont tenus d'accomplir au départ du train et en cours de route.

D'abord, un avis de l'approche du départ doit être adressé oralement aux voyageurs qui se trouvent groupés dans les salles d'attente et dans les buffets. Sans doute, le défaut d'avertissement ne constituerait pas une contravention, car il n'est prescrit que par une consigne d'ordre intérieur ; mais si une ou plusieurs personnes avaient été laissées dans une station à cause de l'absence d'appel, et si le retard forcé qu'elles ont subi leur avait procuré un dommage, la responsabilité civile de la C^ie serait engagée. En effet, n'y a-t-il pas là

[1] En ce sens : Angers, 10 mars 1873. D. 73. 2. 125. Bagnères, 28 déc. 1878. D. 79. 3. 88.

violation d'un usage, que cette dernière a elle-même fait naître, afin d'inspirer confiance aux voyageurs, et dont la continuation a été tacitement entendue, lors du contrat de transport? (art. 1159 et 1160 C. civ.)[1].

Lorsque les voyageurs sont montés dans les wagons, il importe de ne pas laisser les portières ouvertes; car il y aurait là une source de nombreux accidents. Ce sont les employés qui doivent s'assurer de leur parfaite fermeture, puisque l'ordonnance et le décret disent : « Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées » (art. 26). On conçoit qu'il y ait un intérêt public à ce que cette précaution soit prise : voilà pourquoi les rédacteurs des règlements n'ont pas hésité à la mentionner parmi celles dont l'inobservation constitue une contravention[2].

La C^ie^, qui s'est engagée à transporter le voyageur au lieu marqué sur son billet, est-elle tenue de lui indiquer à quel endroit du parcours il devra descendre? Et, lorsque le trajet direct n'est pas possible, doit-elle l'avertir du lieu où il doit quitter le train pour prendre la correspondance ? En vertu du contrat, est-elle tenue vis-à-vis de chaque personne d'une telle obligation individuelle ? Ou bien suffit-il qu'elle fournisse des renseignements collectifs et généraux ? Imposer à une C^ie^ de chemins de fer le devoir strict de faire visiter à toutes les stations tous les wagons, et d'interroger en particulier chacun de leurs temporaires habitants sur le lieu de sa destination, serait une charge excessive et une cause certaine de retards. Ce n'est pas à cela, nous

[1] En ce sens : trib. Saintes 28 nov. 1878. Lamé-Fleury. 79. p. 49. Contra : trib. com. Lyon. 5 juin 1900. Gaz. com. Lyon du 13 nov. 1900.

[2] Voir : trib. civil de Béthune, 4 mai 1899. Gaz. Pal. des 9 à 12 septembre 1899.

semble t-il, qu'elle s'est engagée. A l'inverse, il serait faux de croire qu'elle peut laisser les voyageurs agir à leur guise et se débrouiller au milieu du réseau parfois inextricable des embranchements et des correspondances. Elle est seulement tenue d'apporter à l'exécution du contrat tous les soins que la bonne foi et l'usage imposent. On ne saurait poser ici aucune règle précise, car les circonstances, variables à l'infini, ne nécessitent pas, toutes, les mêmes précautions. Le voyageur nous semble avoir droit à tous les avertissements qui sont prescrits aux agents par les consignes intérieures des gares et les circulaires. Il peut compter en effet sur les usages établis par la Cie elle-même, et dont elle promet la continuation par une sorte de contrat tacite. C'est ainsi qu'à chaque ville ou bourgade, où le train s'arrête, son conducteur doit descendre de son fourgon et prononcer, tout le long du convoi à haute et intelligible voix, le nom de cette station : appel collectif, mais suffisant ; car toute personne qui ignore l'aspect des lieux où elle se rend, doit être aux écoutes, et quitter le wagon dès que le nom de sa destination est ainsi annoncé [1]. Nous admettons la même règle pour indiquer les embranchements que certains doivent prendre. Mais d'autre part il est quelques situations où un avertissement général serait impossible ou sans effet. Parfois, dans certaines gares très fréquentées, plusieurs voitures sont détachées d'un train pour être jointes à un autre convoi ; parfois un même convoi se divise en deux tronçons qui vont ensuite dans des directions différentes ; ou encore ces deux parties vont bien

[1] Mentionnons aussi, dans le même but, l'obligation pour les Cies d'écrire sur les façades des gares, du côté de la voie, le nom de chaque station, d'une manière visible de jour et de nuit.

aboutir au même point terminus, mais par des lignes distinctes et très inégales en longueur. Pourrait-on dire que la Cie a satisfait à toutes ses obligations, lorsqu'elle s'est bornée à mentionner, dans un style plus ou moins obscur, ces diverses particularités de son service sur des affiches posées à l'intérieur des gares ou sur les quais ? Nous ne le pensons pas. Les complications dont nous venons de parler seraient, malgré cette dernière mesure, pour la plupart des personnes une source d'erreurs presque inévitables. Aussi en pareil cas, la Cie agira prudemment, en faisant visiter tous les wagons par un de ses contrôleurs, pendant le long arrêt que nécessite cette manœuvre ; cet agent, tout en visant chaque billet, renseignera chaque voyageur sur les voitures qui lui sont destinées. Si l'exploitant du chemin de fer n'employait pas toutes les mesures propres à éviter les confusions, trop faciles à commettre, il méconnaitrait son engagement de conduire les particuliers à leur destination, à heure dite. Ceux qui seraient emportés dans de fausses directions par suite d'un vice du service d'ordre auraient non seulement le droit de se faire rapatrier gratuitement, mais encore celui d'exiger une indemnité, s'ils éprouvaient de ce fait un préjudice.

En un mot, d'après ce que nous venons de voir, on ne saurait par une formule *a priori* déterminer les devoirs et la responsabilité de la Cie dans toutes les hypothèses ; il y aura toujours une question de fait, que les tribunaux devront apprécier.

Appendice.

Contrats accessoires au transport de la personne. — Afin de rendre les voyages aussi commodes et aussi

agréables que possible et d'attirer ainsi le public, les grandes Cies de chemins de fer ajoutent d'ordinaire à leur exploitation principale certaines entreprises ou établissements, qu'elles mettent, moyennant des rémunérations particulières, à la disposition de leurs clients. Ce sont : les services d'omnibus pour l'intérieur des villes, les buffets et hôtels des gares, enfin les wagons-restaurants et voitures de luxe. Les personnes qui désirent en bénéficier doivent former avec les agents, correspondants ou fermiers des Cies, des contrats accessoires, destinés à compléter la convention de transport, mais ne faisant pourtant pas corps avec elle.

Services d'omnibus. — Les Cies se chargent dans certaines villes de faire, soit par elles-mêmes, soit par des voituriers avec lesquels elles ont traité, le service des voyageurs et de leurs bagages du domicile de ceux-ci à la gare et réciproquement. Elles sont alors responsables des fautes ou négligences, commises dans cette branche de leur administration, au détriment de leurs clients. Voici comment cette entreprise fonctionne : toute personne qui, allant en voyage, désire se faire véhiculer jusqu'à la gare par l'omnibus de la Cie, doit avertir quelque temps à l'avance le bureau compétent et se faire inscrire sur un registre spécial : le contrat est dès lors formé, puisque par là ce voyageur accepte toutes les conditions émises par les affiches ou tarifs spéciaux. Si le voiturier faillit à son engagement de transporter cette personne, à l'heure qui lui a été désignée et lui fait manquer le train, l'administration des chemins de fer devra réparer le préjudice ainsi causé[1]. Toutefois, en organisant un

[1] Toulouse, 11 mars 1886, Pand. 86. 2. 114.

service de ville, celle-ci ne promet pas fermement de transporter dans ses omnibus toutes les personnes qui partent ou arrivent par ses trains : l'on conçoit en effet qu'une telle obligation serait trop lourde. La Cie offre seulement à ses voyageurs une facilite dont ils ne peuvent user que dans la mesure du possible, c'est-à-dire tout autant que l'organisation ordinaire de ce service le comporte. Mais le conducteur de ces voitures, qui serait seul chargé de desservir une station, n'est pas libre d'accepter ou de repousser qui bon lui semble : les tribunaux ont plusieurs fois déclaré qu'il engageait sa responsabilité et celle de son commettant en refusant de véhiculer, uniquement par mauvais vouloir, un voyageur prêt à payer le prix indiqué[1]. Enfin si, au cours de ce transport spécial, il survient un accident atteignant la personne ou ses bagages, il faut appliquer les règles du droit commun, que nous étudions plus loin et auxquelles il suffit de se reporter.

Buffets et Hôtels-Terminus. — Dans bon nombre de gares importantes sont établis des buffets, destinés à pourvoir aux repas de ceux qui font un long parcours. Ils sont gérés par des fermiers qui traitent avec la Cie. Enfin, sur les points les plus fréquentés du réseau, l'on rencontre de véritables hôtels, dits hôtels-terminus, situés sur les bords mêmes de la voie et présentant tout le confort et tout le luxe que l'on puisse désirer. Ils ont pour but de permettre aux personnes qui disposent de peu de temps de goûter quelque repos entre leur arrivée et leur prochain départ. Les uns et les autres de ces établissements ne peuvent exiger du public que

[1] Cass. 3 déc. 1867. S. 68. 1. 193. D. 67. 1. 471.
Bordeaux, 8 mars 1881. S. 82. 2. 63. D. 82. 2. 208.

les prix fixés par leurs conventions avec la Cie des chemins de fer ; ils fonctionnent, du reste, sous la haute responsabilité de celle-ci, qui, en cas de manquement grave à leurs obligations, pourrait être directement attaquée.

Wagons-restaurants et wagons-lits. — Notons enfin l'existence d'entreprises roulantes qui tendent à peu près au même but que les buffets et les hôtels des gares : nous voulons parler des wagons-restaurants et des wagons-lits : ils appartiennent à une grande société internationale, qui, en vertu d'une entente avec les Cies de chemins de fer, loue ses voitures et ses services aux voyageurs.

Nous venons d'énumérer la plupart des revendications qu'une personne peut légitimement formuler au cours de son transport par chemin de fer. Pourtant nous n'avons pas indiqué tous ses droits; à dessein nous avons laissé de côté deux d'entre eux, non pour les négliger, mais au contraire pour les étudier à part avec toute l'ampleur que leur examen comporte : d'une part, le voyageur peut compter parvenir à sa destination à heure fixe ; d'autre part, il peut compter arriver sain et sauf ; aussi la Cie, qui ne le satisferait pas à ce double point de vue, verrait sa responsabilité lourdement engagée. C'est sur cette responsabilité que nous allons nous arrêter longuement.

DEUXIÈME PARTIE

Responsabilité des Compagnies en cas de retard et d'accidents

---

CHAPITRE PREMIER

Retard

Parmi les obligations les plus importantes d'une C^ie^ de chemins de fer figure celle de transporter les voyageurs aux moments exacts fixés par les horaires, qui sont affichés dans toutes les gares et qui sont tenus constamment à la disposition du public (art. 43 de l'ordonnance ou du décret)[1]. C'est le ministre des travaux publics qui, représentant l'ensemble des citoyens, a qualité pour approuver ces horaires expressément ou tacitement et qui peut toujours en requérir la modification dans l'intérêt général.

Une première règle s'imposait dans un service aussi important, aussi dangereux à la fois que celui des chemins de fer : celle de l'exactitude du départ. La voie de fer étant devenue le seul moyen pratique de transport, il fallait que les particuliers pussent compter sur ce mode de circulation avec une certitude quasi-

[1] Trib. com. Seine, 21 juillet 1891. J. la Loi du 9 août 91.

mathématique. Voilà pourquoi, il est dit dans l'ordonnance : « Aucun train ne pourra partir d'une gare avant l'heure déterminée par l'horaire » (art. 26). Si cette disposition n'était pas scrupuleusement observée, le conducteur du train et le chef de gare qui auraient donné le signal, seraient en contravention, et la personne qui aurait manqué le train par leur faute pourrait agir contre la Cie[1]. D'autre part, afin d'éviter des collisions, aucun convoi ne doit arriver dans une station avant l'heure dite, mais le public n'est pas directement intéressé au respect rigoureux de cette règle, aussi une tolérance de quelques minutes est-elle admise par le règlement.

Enfin un autre point importe beaucoup aux voyageurs : c'est l'absence du retard à l'arrivée. Pourtant ni l'ordonnance, ni le décret n'en parlent ; voici le raisonnement que leurs rédacteurs se sont sans doute fait : « Qui frapper parmi les nombreux agents qui concourent à la formation ou au départ d'un train? Comment trouver le véritable auteur du retard? Mille causes, indépendantes de leur volonté, peuvent l'avoir occasionné ; ici une obéissance absolue à l'horaire ne saurait être exigée sous la menace d'une peine. » Mais si les textes répressifs sont muets, il ne faudrait pas croire que toute sanction fera défaut. Le retard dans l'arrivée constitue en effet une inexécution du contrat, intervenu entre les parties, l'une ayant présenté dans ses tarifs et ses horaires certaines clauses, et l'autre les ayant acceptées toutes. Dès lors, il n'y aura plus qu'à appliquer les principes généraux en matière de responsabilité contractuelle : une indemnité pourra être récla-

[1] V. jugement très intéressant du trib. com. St-Etienne 19 nov. 98, J. le Droit du 28 déc.

mée par le voyageur à la Cie. Demandons-nous successivement à quelles conditions elle peut être due, et quel sera son montant; nous dirons ensuite quelques mots d'un projet de loi, déposé dans le but de diminuer le nombre et l'importance des retards.

Section I. — A QUELLES CONDITIONS L'INDEMNITÉ SERA-T-ELLE DUE ?

Pour que la question puisse se poser, il faut évidemment qu'il y ait eu un retard certain, d'une durée appréciable [1]. Afin de faciliter cette preuve, et aussi afin d'obtenir sur ce point des éléments de statistique, l'ordonnance et le décret (art. 42) exigent dans les grandes gares la tenue de registres où l'on doit mentionner ceux qui excèdent certaines limites; de nombreuses circulaires règlent ce service. Remarquons que les retards peuvent être simples ou se compliquer d'une rupture de correspondance. Ils sont simples, lorsque le voyageur, qui n'avait à opérer aucun changement de train, arrive à sa destination un certain temps après l'heure officiellement indiquée; de tels retards ne sont jamais bien longs; on compte ceux qui dépassent une heure Mais la situation du voyageur est bien plus ennuyeuse, s'il devait prendre une correspondance, et si son train n'est arrivé au point de jonction qu'après le départ de celle-ci; il sera alors exposé à se morfondre dans une gare inconnue jusqu'à l'approche du convoi suivant, qui peut être fort distant du précédent.

Quelle que soit l'hypothèse, il ne faudrait pas croire

[1] Voir trib. com. Marseille 7 sept. 1900. Recueil Marseille 1900. 1. 390.

que le seul fait de l'inexactitude dans le service suffise à légitimer une demande en dommages intérêts. Deux conditions sont toujours requises [1] : il faut d'abord que le retard ait causé un préjudice et en outre qu'il soit imputable à la Cie. C'est au voyageur à justifier du premier élément de l'existence du préjudice [2]. C'est parce que cette preuve n'était pas fournie, que le tribunal de la Seine a pu débouter un commerçant de sa demande dans l'espèce suivante (30 septembre 1876) : celui-ci prétendait que, par suite de l'arrivée tardive du train, il n'avait pu prendre part à une adjudication de la la plus grande importance pour lui ; mais il fut établi à l'audience que le train, pris par ce voyageur, ne lui laissait que quelques minutes pour aller à l'hôtel où se faisait l'adjudication et que, du reste, il n'était pas certain qu'il eût été l'adjudicataire [3]. Au contraire, la Cie fut tenue de rembourser à un négociant, arrivé à la gare de destination, bien plus tard qu'il ne l'aurait dû, le prix d'une course en fiacre, qu'il avait dû louer, pour ne pas manquer un rendez-vous d'affaire pris à l'heure fixe (tribunal de la Seine, 15 février 1893) [4]. Il n'est pas nécessaire que le dommage soit matériel, comme dans l'hypothèse précédente, les juges peuvent aussi prendre en considération le dommage moral ; aussi le tribunal de Cette (16 novembre 1871) a-t-il accordé 100 francs à plusieurs voyageurs qui, par suite de retard, avaient manqué une correspondance, alors que leur seul désagrément avait été de passer pres-

[1] Voir trib. St-Calais 29 juin 1900. Pand. 1901. 2. 144.
[2] Trib. com. Castres 25 janv. 1901. J. la Loi du 3 avril 1901.
[3] Trib. com. Seine, 30 sept. 1876. Lamé-Fleury, 77, p. 69.
[4] Trib. Seine, 15 févr. 1893, J. la Loi du 9 juin 93.

que toute une nuit dans la gare, dans l'attente d'un autre train [1].

L'autre condition exigée, pour que le droit à l'indemnité prenne naissance, est celle-ci : il faut que le retard soit imputable à la Cie avec qui le voyageur a traité. Il n'est pas imposé au demandeur de faire cette deuxième preuve, la première lui suffit. Mais il est permis à la Cie, qui veut se décharger de cette responsabilité, de justifier d'un cas fortuit ou d'une force majeure. Elle doit alors démontrer que le retard a été amené par un événement qu'elle ne pouvait ni prévoir, ni empêcher ; rentrent dans cette définition la violence du vent, une inondation subite ; on ajoute souvent : une collision de deux trains ou, dans un autre ordre d'idées, l'affluence de soldats en permission, qui auraient nécessité l'une un transbordement, et l'autre de longs arrêts. Mais aucun de ces deux derniers événements ne nous paraît être une force majeure : la collision est presque toujours amenée par une négligence des agents de la Cie ; sa responsabilité doit rester entière ; quant à l'arrivée en masse de soldats, l'exemple nous paraît encore fort mal choisi, car l'administration des chemins de fer sait fort bien à quelles époques ces congés multiples sont délivrés, et elle aurait dû prendre les moyens d'assurer quand même le service[2]. De même, la Cie ne saurait décliner sa responsabilité en invoquant l'insuffisance du matériel ou du personnel, la rupture d'un essieu ou d'un tube de la locomotive, ni même cette circonstance qu'au moment du départ, mais après la

[1] Trib. com. Cette, 16 nov. 1871. Lamé-Fleury, 1873, p. 249. Voir aussi dans ce sens : Trib. Arras, 13 avril 1892. Lamé-Fleury, 1892, p. 122.

[2] Voir Paris 27 nov. 66. S. 67-2-320. — Trib. com. Rochefort, 23 janv. 1877. J. trib. de com. 1877, p. 233. — Trib. com. Angers, 10 avril 1885. Lamé-Fleury 1885, p. 114.

livraison du billet, les voyageurs ont été prévenus du retard qui allait leur être infligé[1].

On ne peut inquiéter, avons-nous dit, que la Cie à qui le retard est imputable ; par suite, on ne saurait poursuivre les représentants du réseau voisin, dont les correspondances ont été manquées dans une gare de jonction. Car ces dernières n'étaient nullement tenues d'attendre l'arrivée du train retardataire. Aussi, seule la première Cie pourra être condamnée à réparer le préjudice causé (tribunal de commerce de Marseille, 5 mai 1873[2]).

Section II. — Evaluation des dommages-intérêts.

On connaît les deux règles que pose le Code civil en pareille matière. La première est ainsi conçue : « Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts, qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée » (art. 1150). Doctrine et jurisprudence s'entendent pour admettre qu'il n'est pas nécessaire que les parties aient pu, lors du contrat, fixer dans leur esprit la quotité exacte des dommages, il suffit qu'elle en aient aperçu la cause : or, tout voiturier doit raisonnablement supposer que ses clients se déplacent pour quelque raison plus ou moins sérieuse, et qu'un retard dans l'arrivée peut leur causer un préjudice. Mais il n'est nul besoin qu'il ait pu savoir au juste jusqu'à quelle somme sa responsabilité se trouvait engagée ; aussi plusieurs Cours ont-elles décidé : que l'action ne saurait être repoussée sous prétexte que le

[1] Paris, S. 67. 2. 320.

[2] Trib. com. Marseille, 5 mai 1873. J. jurispr. Marseille, 73. 1. 205.

voyageur n'aurait pas fait connaître sa qualité et tout l'intérêt qu'il pourrait avoir à arriver à l'heure exacte fixée par l'horaire[1].

Enfin la deuxième règle, qui doit présider à l'évaluation de l'indemnité, nous est donnée par l'article 1151 du Code civil; elle nous conduit à dire : la Cie est tenue de réparer seulement le préjudice direct, et non pas toutes les conséquences plus ou moins indirectes et problématiques du retard. La Cour de Limoges a fait application de ce principe, dans l'espèce suivante (24 mars 1896). Un monsieur, qui avait précédemment confié son cheval de luxe à la Cie de chemins de fer, avait pris un billet pour une ville, où lui-même devait avec son animal prendre part à des courses; par suite du retard du train, ce voyageur manqua une correspondance, et ne put arriver sur le champ de course que trop tard; la Cie fut condamnée à lui payer une certaine somme, et dans la fixation de l'indemnité, la Cour prit en considération ceci : c'est que le fait de ne pas courir, après y avoir été engagé, avait déprécié la valeur vénale du cheval; mais elle ne tint aucun compte de la récompense que le coursier et son propriétaire auraient pu gagner, car c'était là un préjudice incertain et aléatoire[2].

Appendice. — *Clauses d'exonération en matière de retard.*

Puisque la responsabilité du voiturier, en cas de retard, a sa source dans le contrat de transport et se

[1] Voir Dijon 6 juillet 1859. S. 60. 2. 45. Bordeaux, 9 avril 1861. S. 62. 2. 359. Voir aussi : Annales dr. com. 1899, p. 369.

[2] Limoges, 24 mars 1896. S. 98. 2. 278 et D. 98. 2. 259.

trouve limitée à ce que les parties ont prévu, ne pourrait-elle pas se trouver totalement supprimée par une clause de la convention elle-même? La question s'est souvent posée en matière de marchandises; mais la jurisprudence sur ce point n'a pas été constante. Jusqu'en 1874, la Cour de cassation déclarait de telles conventions totalement nulles; car, disait-elle, il est contraire à l'ordre public qu'une personne stipule qu'elle ne répondra pas de ses fautes[1]. Cette solution était fondée sur une idée exagérée; en effet, l'ordre public n'est pas atteint par l'insertion de telles clauses, pourvu que la responsabilité reste entière en cas de dol ou de faute lourde. Sous la poussée de la doctrine, la jurisprudence se départit de sa première décision rigoureuse et admit un tempérament : les clauses de non-garantie, décida-t-elle, n'auront pas pour effet de rendre indemne le voiturier, mais elles produiront cependant ce résultat, d'opérer un renversement de la preuve; tandis que, suivant le droit commun, la demandeur triomphe, sans avoir à démontrer l'existence d'une faute à la charge du transporteur, il en sera autrement après l'introduction de cette clause; il ne pourra réussir que s'il fournit cette démonstration[2].

Que décider lorsqu'une convention de cette nature se trouve adjointe au contrat de transport des voyageurs ? Et en pratique, nous la rencontrons très nettement formulée dans les livrets de circulation à demi-tarif, dont les titulaires s'engagent à ne réclamer aucune indemnité en cas de retard. Faut-il appliquer à de telles

[1] Cass. 26 janv. 1859. D. 59. 1. 66 ; 23 mars 1860. D. 60. 1. 209; 29 mai 1866. D. 67. 1. 388.

[2] Cass. 19 mars 1888. D. 88. 1. 391 ; 30 avril 1890. D. 90. 1. 223 ; 19 févr. 1900. S. 1900. 1. 238.

stipulations la solution actuellement admise en matière de marchandises? Faut-il avec l'ancienne jurisprudence les déclarer illicites? Ou bien vaut-il mieux leur laisser produire leur plein effet? Nul ne soutient plus aujourd'hui qu'elles soient totalement nulles ; mais on pourrait fort bien, par analogie avec le transport des messageries, ne leur donner qu'un effet restreint, et par suite obliger le voyageur à prouver que le retard est imputable à la faute de la Cie. Si elle veut rester conséquente avec elle-même, la jurisprudence ne peut qu'adopter cette dernière solution, c'est, en effet, en ce sens que les juges consulaires de la Seine se sont plusieurs fois prononcés : le 18 juin 1898 et le 26 septembre 1899 [1]. Mais un revirement semble s'être produit : deux décisions plus récentes donnent la portée la plus étendue à la clause dont nous parlons (Rennes, 27 juin 1900, et Seine, 20 février 1901) [2]. Le tribunal de commerce de la Seine s'exprime ainsi : « La clause critiquée a été librement acceptée, puisqu'elle est une condition de la réduction de prix ; elle n'est pas contraire à la loi, puisqu'elle est dans un tarif dûment homologué ; elle n'est pas contraire à l'ordre public, puisqu'elle ne vient limiter la responsabilité de la Cie que pour une catégorie nécessairement restreinte de personnes. » Le tribunal, prévoyant ensuite l'objection qu'on pourrait lui adresser au nom de la jurisprudence actuelle, y répond aussitôt, en disant : « Il ne faut pas interpréter la convention dans le sens restreint du renversement de la preuve ; car rien n'autorise à étendre cette règle

[1] Trib. com. Seine, 18 juin 1898. J. trib. de com. 1900. p. 185.
Seine, 26 septembre 1899. J. jurisp. com. Maseille 1901. 2. 57.
[2] Rennes, 27 juin 1900. J. le Droit du 15 août 1900.
Trib. com. Seine 20 févr, 1901. J. la Loi du 21 mars 1901.

des marchandises aux voyageurs. D'ailleurs, si cette clause était interprétée dans ce sens, elle serait dépourvue d'effet, puisque le retard est le plus souvent le résultat d'une faute de la Cie. » Par toute cette argumentation, les juges consulaires n'allaient-ils pas jusqu'à réfuter, sans s'en douter peut être, le système mixte de la jurisprudence actuelle, qui, loin d'interpréter les clauses de non-responsabilité, les dénature ? Quant à nous, nous applaudissons à la décision qui est intervenue ; mais nous ne voyons pas dans l'espèce un cas spécial, échappant exceptionnellement à un principe jurisprudentiel ; nous entendons faire l'application pure et simple des règles du Code civil sur l'interprétation des contrats et l'autonomie de la volonté des parties.

Nous verrons encore une clause d'exonération valable dans l'espèce suivante : Un voyageur était monté dans un train désigné sur l'affiche comme transportant à la fois des personnes et des marchandises, et, par suite du retard de ce convoi, il avait manqué la correspondance qu'il devait prendre à un embranchement. Or, l'affiche dite « ordre de service », qui avait reçu l'homologation ministérielle, portait la mention suivante : de tels trains, affectés à la fois aux personnes et aux messageries, ne sont pas attendus, en pareil cas, par les correspondances habituelles. Appliquant à la lettre cette disposition, la Cour de Cassation (6 mars 1899 et 10 juin 1901) a pu déclarer totalement irrecevable la demande d'indemnité formulée par ce voyageur à raison du retard qui lui fut infligé [1].

Faut-il admettre aussi les clauses du même genre

[1] Cass. civ. 6 mars 1899. S. 99. 1. 469 et D. 99. 1. 318. Cass. civ. 10 juin 1901. S. 1901. 1. 463.

qui, à aucun titre, ne seraient pourvues de l'autorisation ministérielle ? A notre avis, on doit sans hésiter les repousser complètement pour un motif d'ordre général ; c'est qu'elles n'auraient pas été librement acceptées par les voyageurs. Prenons un exemple : au moment où une personne s'est présentée devant le guichet des billets, le préposé à la distribution l'a avisée qu'un long retard était déjà annoncé et que son administration n'entendait pas lui assurer la régularité du service. Si cette personne a à souffrir de ce retard et intente ensuite une action, pourra-t-on considérer cet avis comme ayant dégagé la responsabilité de la C^ie ? Nous ne le pensons pas ; car rien ne prouve que le voyageur l'ait accepté comme une clause du contrat ; et alors même qu'il n'y aurait fait aucune opposition, il serait fondé à prétendre que sa volonté n'a pas été libre. Seuls, les tarifs homologués peuvent valablement lier les particuliers, comme ils lient les exploitants des chemins de fer ; or, ces tarifs, dans l'espèce, ne disent rien, sinon que les C^ies doivent obéir aux horaires ; celles-ci ne peuvent donc pas, par leur seule volonté, se soustraire aux conséquences de leur inobservation.

Section III. — Projet de loi sur le retard des trains.

Depuis plusieurs années, il semble que les C^ies de chemins de fer se soient plu à ne pas tenir leur promesse sur l'exactitude dans l'arrivée des trains. Les statistiques faites à ce sujet vont nous édifier. Déjà, en 1893, du 1^er août au 11 novembre, c'est-à-dire dans un délai de 3 mois et 11 jours, le parquet de la Seine avait reçu, à lui seul, 1866 procès-verbaux constatant

des retards de plus d'un quart d'heure pour l'ensemble des gares de son ressort. Si nous prenons une époque plus voisine, si nous envisageons les 3 mois d'août, septembre, octobre 1899, nous voyons les résultats suivants : sur les 16,901 trains, qui sont arrivés à Paris après un parcours d'au moins 200 kilom., 1151 sont entrés en gare avec un retard de 30 minutes et au-dessus. Tels sont les renseignements fournis officiellement par le ministre des travaux publics Les circulaires des 24 octobre 1898 et 25 juillet 1899 n'avaient donc guère produit d'effet.

Aussi, dans la situation présente, il a semblé au Gouvernement qu'il n'était pas assez bien armé pour imposer aux C^ies^ l'accomplissement de leur obligation, pourtant certaine, d'obéir à l'horaire officiellement établi. En effet, les sanctions civiles ne stimulent pas assez l'ardeur de celles-ci ; car elles interviennent en effet assez rarement, soit que le voyageur n'ait pas le moyen de justifier d'un préjudice, soit même qu'il néglige d'assigner, pour éviter les ennuis d'un procès, même gagné d'avance. Le Gouvernement fait appel à une mesure répressive et énergique. Il demande au Parlement de voter un texte modifiant dans ce sens l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 Tout d'abord, l'un des paragraphes proposés permettrait de faire condamner à l'amende, non seulement les agents ou directeurs des chemins de fer, à raison de leurs fautes personnelles, mais aussi la C^ie^ elle-même, en son entité juridique pour contravention générale aux règlements ou à la loi. Car il ne suffirait pas de permettre une poursuite pénale contre les employés, qui auraient par leur fait ou leur négligence, amené le retard : cette seule disposition eût été vaine. La pratique a montré

qu'on ne sait presque jamais quel est en pareille matière le vrai coupable. Le mécanicien se retranche derrière le défaut de signal du chef de gare ou du chef de train ; ceux-ci accusent à leur tour les hommes d'équipe de lenteur dans le chargement des bagages, pourvu qu'on ne reproche point au distributeur des billets de ne pas avoir assez tôt fermé son guichet. Comment le juge pourrait-il se démêler au milieu de tant d'imputations réciproques et intéressées ? Aussi les rédacteurs du projet ont senti la nécessité de frapper la Cie elle-même; car le plus souvent le retard provient d'un relâchement général dans le service, que l'on peut reprocher aux agents supérieurs comme à leurs subordonnés. Toutefois, il fallait sur ce point se montrer prudent et ne pas poursuivre à la légère pour un retard insignifiant ou tout à fait exceptionnel, ou bien encore lorsque celui-ci serait imputable à un cas fortuit ou à une force majeure. Voilà pourquoi d'heureuses réserves ont été faites dans le projet.

Indiquons maintenant le texte du paragraphe qui nous concerne, tel qu'il a été approuvé par la Commission de la Chambre des députés[1] : « Lorsque le ministre des travaux publics aura mis un exploitant en demeure d'avoir à faire cesser, dans la marche des convois de voyageurs, des retards excédant 10 minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à 50 kilom., et 15 minutes pour les parcours de 50 kilom. et au delà, retards qu'il juge préjudiciables à la sûreté de la circulation et aux besoins du service, l'amende pour contravention relevée à l'occasion de ces retards sera encourue, tant par le ou les auteurs directs de l'infraction,

[1] Voir le rapport de M. Castillard, séance du 12 mars 1900 à la Chambre.

quand ils pourront être découverts, que par l'exploitant, qui en sera toujours considéré comme coauteur, sauf le cas où il fournirait la preuve qu'il s'est trouvé, par suite de circonstances impossibles à prévoir, dans l'impossibilité d'assurer la régularité du service ; le tout sans préjudice des actions qui peuvent dans les autres retards être dirigées contre l'exploitant par application des paragraphes précédents. » A la vérité, nous aurions préféré voir présenter des dispositions plus concises et moins embrouillées ; on aurait mieux agi, nous semble-t-il, si l'on s'était borné à poser le principe, laissant au chef de l'État le soin d'en assurer l'application par un règlement d'administration publique. Quoi qu'il en soit, pour bien comprendre l'économie du projet, il faut distinguer deux hypothèses : 1° Le retard a-t-il contrevenu à une mise en demeure du ministre ? Il sera considéré, alors même qu'il aurait été occasionné par le fait d'un agent déterminé, comme entraînant de plein droit une amende contre la C^ie^, sauf le cas de force majeure ; 2° s'agit-il d'autres retards qui seraient constatés sans qu'il y ait eu aucune mise en demeure, le ministère public devra rechercher et prouver quels en sont les auteurs responsables : l'administration des chemins de fer dans son ensemble, ou un de ses agents ; ceux-là seuls, dont la faute sera établie, pourront encourir l'amende.

CHAPITRE II

Accidents de voyageurs

Section I. – Nombre et causes des accidents.

Nombre des accidents. — L'éventualité la plus grave qu'un voyageur puisse redouter est un accident de chemin de fer ; on entend par là tout événement imprévu, qui se produit au cours de l'exploitation des voies ferrées et par suite de cette exploitation, et qui met en danger la vie d'une ou plusieurs personnes. L'on a dit souvent que tout progrès industriel coûtait l'existence d'un grand nombre d'hommes, et l'on cite comme exemple l'industrie des chemins de fer. Cette affirmation est peut-être exacte en ce qui touche les employés des C^ies^ ; le nombre de ceux dont la vie est fauchée est considérable. Mais cette assertion est certainement fausse en ce qui concerne les voyageurs eux-mêmes. Les statistiques prouvent qu'il y a, sur ce point, une grande diminution de danger. D'après certains calculs, en effet, lorsque le transport des personnes s'opérait par diligences, il y avait[1] :

1 voyageur tué sur...	355,000
1 voyageur blessé sur.	50,000

De nos jours, au contraire, en prenant pour base une

[1] Voir l'article de M. Sartiaux (Annales des ponts et chaussées).

longue période de temps, de 1835 à 1875, on trouve pour les transports par chemins de fer :

1 tué sur..... 5,188,490
1 blessé sur..... 580,450

quelle qu'ait été la cause de l'accident et quelle qu'ait été la distance parcourue. Mais, pour savoir véritablement le degré de sécurité de l'exploitation, il vaut bien mieux considérer uniquement les accidents qui ne doivent pas être imputés à la faute ou à l'imprudence de la victime, et en déterminer le nombre eu égard au total de kilomètres parcourus par l'ensemble des voyageurs, c'est-à-dire eu égard à ce que nous appellerons les voyageurs kilométriques. Prenons deux périodes décennales, nous trouvons : de 1860 à 1869 :

1 tué sur 537 millions de voyageurs kilométriques
1 blessé sur 27 — — —

et de 1874 à 1883 :

1 tué sur 719 millions de voyageurs kilométriques
1 blessé sur 46 — — —

Ces chiffres accusent, pour la 2e période, une diminution notable de morts ou de blessés ; cette heureuse réduction doit surtout être attribuée aux progrès apportés dans la construction ou l'exploitation des chemins de fer et surtout au développement des moyens de sécurité [1].

Cause des accidents. — Les accidents peuvent être ramenés à quatre séries de causes principales : 1° l'état

[1] V. Picard. Traité des chemins de fer, t. 3, p. 524.

de la voie ; 2° l'état du matériel ; 3° l'inobservation des règlements par le public ou par les employés ; 4° causes inconnues.

Au premier groupe se réfèrent les accidents dus à une disposition vicieuse des gares [1], et surtout au défaut de stabilité de la voie ; ceux-ci engagent tout particulièrement la responsabilité des ingénieurs de la Cie [2].

En second lieu, le mauvais état du matériel s'est manifesté souvent par la rupture d'un essieu ou d'un boulon, entraînant la désorganisation ou la chute d'une machine ou d'un wagon.

Enfin la source la plus nombreuse de catastrophes est l'inobservation des règlements. La faute ou l'imprudence d'un voyageur attire d'ordinaire une terrible punition sur la tête du délinquant, et sur lui seul ; l'accident est alors individuel : par exemple parfois un voyageur, malgré de nombreux avertissements, traverse à la hâte une voie qui n'était pas libre ; il risque fort de se faire écraser. Mais plus redoutables encore sont les omissions ou les imprudences des agents ; celles ci mettent parfois en danger la vie de plusieurs centaines de personnes ; la sécurité de tout un train et même de plusieurs dépend de l'attention, de l'exactitude avec laquelle ces agents remplissent leurs fonctions. Les déraillements n'ont souvent d'autres causes que le défaut de surveillance du mécanicien ou l'erreur d'un aiguilleur ; d'autres fois, ils sont imputables aux ingénieurs de la voie. Les Cies ont prétendu, dans certains cas, que ces catastrophes étaient toujours le résultat d'une force majeure ; mais les tribunaux

[1] Cass. D. 70. 1. 140.
[2] V. D. 72. 2. 149.

se sont montrés fort incrédules sur cette prétention [1]. Pourtant il faut reconnaître que, dans quelques hypothèses particulières, il peut en être ainsi ; l'on a vu, par exemple, des trains renversés par une tempête de vent ou de neige, d'une violence extrême, qu'il était impossible de prévoir [2]. Quant aux collisions de deux trains, qui amènent les plus terribles conséquences, elles ne sauraient être mises sur le compte d'un cas fortuit ni d'une force majeure, elles résultent presque toujours de l'inexécution des règlements : soit de fausses manœuvres des aiguilleurs, d'omissions dans l'exercice des signaux, d'insuffisance des agents, chargés de surveiller la voie et de pratiquer le block-système, etc.

Déclaration relative aux accidents. — Dès qu'un accident d'exploitation s'est produit, la Cie est tenue d'en faire immédiatement déclaration au commissaire de surveillance administrative, établi auprès de toutes les grandes gares. En outre, s'il s'agit d'une catastrophe de quelque gravité, elle devra en aviser par voie télégraphique le ministre des Travaux publics, le directeur du contrôle, le préfet du département, ainsi que les ingénieurs ordinaires de la voie (art. 59 de l'ord. et art. 55 du décret). Une enquête administrative sera aussitôt faite sur les lieux par les fonctionnaires du contrôle et plus particulièrement par le commissaire de surveillance, pour déterminer les causes du sinistre et établir les responsabilités. S'il y a eu mort d'homme ou des blessures, le procureur de la République mènera concurremment une instruction judiciaire.

[1] Paris, 27 nov. 66. D. 76. 5. 387.

[2] Seine, 18 fév. 1888. J. la Loi du 29 mars 1888.

Section II. — Nature de la responsabilité du transporteur.

Chacun de ces graves événements, accidents individuels ou catastrophes collectives, après avoir ému un instant l'opinion publique, a son dernier retentissement dans le prétoire. Les victimes ou leurs représentants viennent demander à la justice de prononcer une condamnation contre l'administration du chemin de fer, et afin de les indemniser du préjudice souvent considérable qu'elles ont subi.

Comment s'y prendront ces personnes pour formuler leur demande, et quel fondement juridique donneront-elles à leur action ? Diront-elles à la Cie : « Par le contrat de transport, vous aviez promis de m'amener à telle destination, tel que vous m'aviez pris ; vous deviez me rendre sain et sauf à moi-même. Vous n'avez pas satisfait à votre obligation, vous n'avez pas su me protéger contre les dangers de la route. Vous me devez donc réparation, comme en serait tenu tout débiteur qui ne payerait pas exactement l'objet de sa dette. » La Cie devra-t-elle accepter la logique de ce raisonnement? Ou bien, au contraire, sera-t-elle autorisée à répondre ? : « Je ne vous connais pas, ou plutôt je ne vous connais plus. Il est vrai que nous avions eu certaines relations ensemble et que nous avions formé certaines conventions qui devaient régir nos rapports ordinaires. Mais dès que le fait extraordinaire et anormal de l'accident est survenu, tout a été rompu entre nous, vous m'êtes devenu étranger. Si vous avez quelque réclamation à faire valoir, formulez-la autrement ; si par le fait d'un de mes employés, si par un vice quel-

conque de mon organisation, je vous ai causé un préjudice, il vous est permis de vous plaindre, mais comme vous vous plaindriez de la faute d'un tiers et non d'un cocontractant. » Si l'on posait le problème en ces termes à une personne quelconque, si étrangère au droit fût-elle, la solution ne lui semblerait pas douteuse : « Le voyageur blessé, répondrait-elle, doit agir en vertu du contrat. Peut-on concevoir que la C^ie^ ait pu s'engager à le transporter, sans lui assurer en même temps la sécurité ? A quoi lui servirait le transport, si ce bien précieux ne lui était pas promis ? » Et d'un seul coup, le vulgaire aurait ainsi tranché la question, sans se douter des nombreuses et graves controverses qu'elle a suscitées parmi les jurisconsultes modernes : auteurs ou magistrats. En plaçant la difficulté sur le terrain du droit, voyons si le point de vue va changer et si le bon sens populaire va se trouver en désaccord avec les textes.

Le voiturier est-il tenu, en vertu du contrat, de garantir le voyageur contre les suites de tout accident de transport ? Ou bien est-il seulement obligé de réparer les dommages qu'il a causés par sa faute, de même qu'il serait responsable d'une blessure qu'il aurait faite à un tiers ? En d'autres termes, faut-il faire appel aux art. 1147 et s. du C. civ., visant la responsabilité contractuelle ? ou aux art. 1382 et s., posant dans toute sa généralité et toute son ampleur le principe de la responsabilité délictuelle ?

Intérêt de la question. — Mais tout d'abord, avant de s'engager dans la discussion, il serait prudent de se demander quel intérêt peut présenter la controverse. Si l'on en croyait certains auteurs récents, toute dis-

tinction de ce genre serait inutile ; il n'y a pas, d'après eux, deux théories séparées, suivant que la faute commise a eu lieu dans l'exécution d'un contrat, ou en l'absence de tout rapport juridique ; la théorie de la faute, disent-ils, est une, comme la faute elle-même. — Quoi qu'il en soit sur ce point théorique, on est bien forcé de reconnaître, leur répondrons-nous, qu'en l'état actuel des textes, il existe deux sortes de responsabilités dont les différences pratiques sont singulièrement importantes. Ce sont ces différences que nous voulons signaler : les deux principales d'entre elles ont trait à la charge de la preuve et à l'étendue de la responsabilité.

La première, la plus caractéristique, se manifeste dans la question suivante : A qui incombe la charge de la preuve ? La solution de ce problème non seulement joue un rôle capital dans la procédure, mais encore exerce une grande influence sur l'issue même du procès. Il n'est pas indifférent en effet pour un plaideur, conçoit-on, soit de pouvoir rester sur l'expectative, en gardant un silence prudent, soit de falloir mener l'attaque et de montrer les torts de l'adversaire, sous peine d'être débouté purement et simplement de sa demande. Si l'on discute tant sur la nature de la responsabilité du voiturier, c'est, avant tout, pour faire trancher cette question qui en dépend. Les principes sont, en effet, les suivants : Le créancier, qui se plaint de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat n'a rien à prouver en dehors de l'existence du contrat et de l'étendue du préjudice qu'il subit. Au contraire, l'individu qui réclame une indemnité à un tiers, en réparation d'un dommage que celui-ci lui aurait causé, doit prouver que le fait de ce tiers ren-

ferme tous les éléments d'un délit ou d'un quasi-délit, et particulièrement qu'il constitue une faute. Cette différence n'est pas seulement imposée par la tradition et par les textes, elle est aussi toute rationnelle. En effet, avez-vous contracté avec moi? Je puis vous réclamer, à défaut d'une exécution complète de vos engagements, des dommages-intérêts. Vous aviez promis ; à vous de payer. Et pour vous soustraire à cette obligation, vous n'aurez qu'une seule ressource : prouver, si cela vous est possible, que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat ne vous est pas imputable, qu'elle provient d'un cas fortuit ou d'une force majeure. A vous d'en justifier; car vous invoquez une exception et la règle romaine doit s'appliquer : *reus in excipiendo fit actor*. Tout autre est la situation, si je vous réclame une indemnité à raison d'un fait étranger à toute convention. C'est moi ici qui introduis une innovation dans l'état ordinaire des personnes ou des choses ; le droit commun, en effet, c'est la liberté des individus, c'est l'absence d'obligation. Il est tout naturel que ce soit à moi à prouver la véracité de mon allégation, c'est-à-dire l'existence d'un délit ou d'un quasi-délit, et spécialement l'existence d'une faute qui vous soit imputable. Suivant donc que l'on verra la responsabilité du voiturier en cas d'accidents de voyageurs, fondée sur l'idée de contrat ou sur la notion de délit, les positions respectives des parties varieront.

A un deuxième point de vue, il est encore intéressant de distinguer la faute contractuelle et la faute délictuelle : pour savoir quelle est l'étendue de la responsabilité que chacune d'elles engendre. L'art. 1150 C. civ., visant la première nous dit : « Le débiteur, n'est tenu que des dommages intérêts qui ont été pré-

vus ou qu'on a pu prévoir, lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est pas exécutée ». Il y a donc ici une certaine limitation au montant de l'indemnité ; celle-ci pourra se trouver inférieure au préjudice causé. Au contraire, s'agit-il d'un délit ou quasi-délit, commis par un tiers (art. 1382) ou même encore s'agit-il d'un dol commis par un contractant (et alors ce dernier par sa mauvaise foi s'est mis en dehors du contrat), la réparation doit être exactement équivalente au dommage, quelque élevé que puisse être son étendue.

Discussion. — Le fondement de la responsabilité du voiturier était resté longtemps indécis dans la jurisprudence, où deux courants contraires s'étaient dessinés. Mais, en 1884, la Cour de cassation eut à se prononcer, et elle adopta nettement dans son arrêt du 10 novembre 1884 le système de la responsabilité délictuelle. Depuis, lors, la majorité des Cours et des tribunaux l'a suivie ; mais cependant certains d'entre eux sont restés réfractaires, et ont soutenu avec énergie la thèse opposée à celle de la Cour suprême. La doctrine, elle aussi, est demeurée divisée. Essayons d'exposer tour à tour les arguments juridiques que l'on a fait valoir dans l'un et l'autre parti.

Pour trancher la difficulté, il était tout naturel de rechercher si la solution n'était pas fournie par des textes de loi. Or le contrat de transport, s'il n'est pas traité dans nos Codes avec toute l'ampleur qu'il nécessiterait, est visé par quelques articles du Code civil (1782 et s.), du Code de commerce (103 et s.). Le législateur s'est préoccupé surtout, il est vrai, des marchandises ; mais ne pourrait-on pas tirer de ces

dispositions une théorie générale ? C'est ce que certains auteurs ont pensé. Ils invoquaient les art. 1784 C. civ. et 103 C. com., aux termes desquels le voiturier est garant des choses qui lui sont confiées ; s'il ne satisfait pas à cette obligation, il doit des dommages-intérêts ; et pour échapper à la condamnation, il devrait établir que la perte ou les avaries sont le résultat d'un cas fortuit ou d'une force majeure, ou encore d'un vice propre de la chose. A cette solution, on reconnaît bien les caractères de la responsabilité contractuelle : ce point est certain. Mais les auteurs dont nous parlons ajoutaient : « il n'y a qu'à appliquer ces textes au transport des personnes ; aucune controverse ne saurait s'élever devant les termes très catégoriques de la loi ». Telle était, du reste, autrefois l'opinion de la Cour de Paris dans son arrêt du 27 novembre 1866 [1]. Tel était encore l'avis de la Cour de Bruxelles, ayant à statuer sous l'empire de la même législation : arrêts du 20 novembre 1881 [2], du 14 mai 1883 et du 23 janvier 1884. Mais il n'était ni habile ni sûr pour la défense de ce système de faire appel à un tel argument, qui attirait sur lui une prompte réfutation.

Cette réfutation fut donnée par plusieurs Cours d'appel qui voyaient dans l'accident arrivé à un voyageur non pas l'inexécution d'un contrat, mais un délit ou plutôt un quasi-délit : Aix, 6 mai 1872, et Amiens, 28 décembre 1881 [3]. L'arrêt d'Amiens fut frappé de pourvoi, et la Cour de cassation fut enfin appelée à trancher cette question importante qui ne connaissait pas encore l'unité de jurisprudence. Par un arrêt de

[1] Paris, 27 nov. 1866. S. 67. 2. 320.

[2] Bruxelles, 20 nov. 1881. Pasicrasie belge 1882. 2. 136.

[3] Aix, 6 mai 1872. Lamé-Fleury 1873, p.79. Amiens, 28 déc. 1881. D.82. 2. 163.

principe du 10 novembre 1884 [1], la Cour suprême confirma la solution de la juridiction d'appel : elle rejetait donc le système de la responsabilité contractuelle.

Voici son principal motif : « Attendu qu'en déclarant, dans l'art. 1784 C. civ., les voituriers responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure, le législateur a clairement indiqué, par les expressions dont il s'est servi, qu'il ne s'occupait que du transport des choses et marchandises, et non du transport des personnes ». En un mot, la Cour disait : l'art. 1784 vise une tout autre hypothèse que celle dont il s'agit dans l'espèce ; il ne peut donc avoir aucune autorité. Nous devons reconnaître le bien-fondé de cette argumentation. Notre texte ne parle-t-il pas, en effet, uniquement de « choses ? » Ne laisse-t-il pas complètement dans l'ombre le transport des personnes ? On a bien essayé de soutenir que la section, dont fait partie ce texte, et qui a pour rubrique : « des voituriers par terre et par eau » avait une portée générale et s'occupait également des messageries et des voyageurs. On invoquait en ce sens les derniers mots de l'art. 1786 ainsi conçu : « Les entrepreneurs de voitures et roulages publics sont, en outre, assujettis à des règlements particuliers, qui font la loi entre eux et les autres citoyens ». « Les autres citoyens », ces termes ne désignent-ils pas, se demandait-on, non seulement ceux qui font transporter des marchandises mais encore ceux qui se font transporter eux-mêmes ? A notre avis, cette affirmation nous paraît bien témé-

[1] Cass. 10 nov. 1884. S. 85. 1. 129. D. 85. 1. 433.

raire ; une seule expression si vague ne saurait fournir un argument certain ; les derniers termes d'une section ne sauraient dominer tous les articles qui les précèdent, alors que rien n'a préparé ni indiqué cette solution. Sincèrement, nous devons avouer que l'art. 1784 n'est pas applicable au transport des personnes. Mais ce n'est pas à dire que nous abandonnions le système que l'appel à ce texte avait essayé maladroitement de faire triompher.

Qu'importe, en effet, que nous ne puissions pas invoquer l'art. 1784, si les principes généraux du droit nous suffisent ? Nul ne saurait nier qu'il ne soit intervenu entre le voiturier et le voyageur un contrat. Mais ce qui est en discussion, et ce qu'il faut rechercher, c'est l'étendue des engagements pris par celui-là. Au moment de leur accord, les parties ont-elles entendu prévoir les accidents qui pourraient survenir en cours de route ? Le transporteur s'est-il obligé, sous la sanction de l'action du contrat, à remettre le voyageur sain et sauf à lui-même ? Lorsqu'il s'agit de marchandises, on convient qu'elles seront remises intactes au destinataire (art. 1784 C. civ.). Et lorsqu'il s'agit de la vie humaine, de la vie elle-même de celui qui contracte et qui est le plus intéressé à la voir sauvegardée, on aurait, d'un commun accord, exclu une telle clause ! Le bon sens se refuse à le croire. L'intégrité du corps humain serait-elle moins bien protégée que celle d'un ballot quelconque ? Quelle inconséquence ! Dira-t-on que le voiturier s'est obstinément refusé, lors du contrat, à accepter le poids de cette responsabilité si lourde ? A quoi nous répondrons : nous ne concevons pas que le voyageur ait pu se faire véhiculer, sans exiger la promesse de sa sécurité. « Car, selon l'expression de M.

Esmein[1], la sécurité du transport est aussi nécessaire à la personne que le transport lui-même, ou plutôt elle en est inséparable ». Puisque les parties ont contracté, ajoutons-nous, c'est qu'elles se sont mises d'accord sur ce point capital. Dans le conflit des deux intérêts opposés, l'intérêt pécuniaire du voiturier et l'intérêt vital du voyageur, lequel a triomphé? N'est-il pas légitime de se prononcer en faveur de ce dernier? N'est-ce pas celui que l'ordre public tout entier doit chercher à protéger? C'est en ce sens, nous semble-t-il, que le juge, à défaut de présomptions légales, doit se décider, en scrutant l'intention définitive des intéressés. En un mot, nous sommes amenés à fonder la responsabilité du transporteur sur l'idée de contrat: non en vertu d'un texte formel, mais par application d'un principe général sur l'interprétation de volonté tacite des parties.

A l'encontre de cette opinion, et à l'appui de la solution de la Cour suprême, on a dit encore : L'article 1784 ne saurait être invoqué ici, pas même par analogie; car sa disposition est toute exceptionnelle. Le législateur a voulu traiter d'une façon particulièrement rigoureuse le voiturier de marchandises. Le droit commun de la responsabilité se trouve, en effet, dans l'article 1382, dont les termes sont si larges et si clairs à la fois : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». Par application de ce principe, c'est à la personne lésée à prouver la faute de son adversaire. Mais le Code civil, laissant pour une fois le principe de côté, a voulu renverser la charge de la preuve; dans ce but, il a présumé le transporteur en faute; cette

[1] Note Esmein sous Rouen, 3 déc. 1898. S. 1900. 2. 57.

disposition, étant une dérogation, doit être limitée au cas précis visé par le texte, c'est-à-dire au transport des marchandises, elle ne saurait être étendue aux voyageurs.

Il nous est facile de réfuter ce raisonnement. Ceux qui le présentent se font illusion sur l'importance de l'article 1382; il n'y a pas dans notre droit une théorie unique de la responsabilité, comme le souhaiteraient quelques auteurs; il y en a deux, dont les domaines sont distincts et indépendants. L'article 1382 ne domine pas la matière; il s'occupe des obligations qui peuvent naître par le fait d'un d'un délit ou d'un quasi-délit entre personnes qui n'avaient entre elles aucun lien de droit. Mais il est sans portée sur les obligations issues d'un contrat. Le droit commun pour ces dernières se trouve renfermé dans les articles 1146 et s. C. civ.; il se trouve encore, touchant la question spéciale de preuve qui nous occupe, dans l'article 1315 al. 2 ainsi conçu : « Celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation. » Et c'est purement et simplement par application de cette disposition que le voiturier qui se prétend libéré par cas fortuit, doit le prouver. Il serait donc faux de prétendre que l'article 1784 établit exceptionnellement une présomption de faute contre le transporteur de choses; il est, au contraire, conforme aux principes généraux de notre droit en matière d'obligations conventionnelles; et ces mêmes principes, qui ont dicté aux rédacteurs du Code civil leur décision pour le cas visé par le texte, imposent une solution identique aux juges, chargés de statuer sur l'hypothèse non prévue du transport des personnes.

La Cour de cassation ne s'est point servie de l'argument

que nous venons de réfuter, car il lui a paru sans doute indigne d'elle, mais elle en a pourtant invoqué un autre, de même nature, tout aussi tendancieux, sans être plus véridique. Voici comment elle s'exprime : « Attendu que la règle édictée par cet article 1784 n'est qu'une application au dépôt nécessaire de la chose transportée entre les mains du voiturier, du principe général posé par les articles 1302 et 1315 sur la preuve de la libération, principe d'après lequel le voiturier doit, comme tout dépositaire d'un corps certain, le rendre en bon état à celui qui le lui a remis, ou bien justifier de l'extinction de son obligation par paiement ou par cas fortuit ou force majeure. » Eclaircissons ce considérant de la Cour. Le contrat de transport de marchandises, dit-elle, renferme en lui un contrat accessoire, celui de dépôt nécessaire. L'expéditeur est, par la nature même de l'opération, obligé de remettre les objets qu'il envoie, entre les mains du voiturier et à sa discrétion. Celui-ci, non pas en sa qualité de transporteur, mais en sa qualité de dépositaire d'un corps certain, est tenu de restituer. La raison décisive de cette affirmation, ajoute-t-on, est donnée par un texte qui précède celui qui nous occupe, par l'article 1782 : « Les voituriers sont assujettis pour la garde et la conservation de la chose aux mêmes obligations que l'aubergiste, dont il est parlé au titre du dépôt et du sequestre. » S'il en est ainsi, l'article 1784 s'explique fort bien ; il est une application des articles 1302 et 1315. D'après l'article 1302, en effet, le débiteur d'un corps certain se trouve libéré de son obligation de livrer la chose par la perte fortuite de celle-ci. Mais il est tenu de prouver le cas fortuit qu'il allègue ; c'est précisément ce que décide l'article 1784 dans un cas particulier. Conséquence de la règle émise par

l'article 1302, la disposition de l'article 1784 ne saurait avoir une portée plus étendue que le principe : elle ne saurait s'appliquer qu'à un corps certain, c'est-à-dire qu'aux marchandises. On ne peut pas dire en effet que le transport des personnes contienne une sorte de dépôt nécessaire, on ne peut assimiler le corps d'un homme libre à un ballot. « Le voiturier, disaient les avocats de la C^ie^ de chemins de fer, est mis en possession d'objets, choses incapables de se surveiller elles-mêmes ; l'expéditeur est contraint de se dessaisir et d'abdiquer toute surveillance. Il en est autrement d'une personne, être intelligent, actif, libre, capable de commettre bien des imprudences par sa propre faute, ou d'éviter au contraire bien des dangers par sa seule prévoyance » Et la Cour de cassation de conclure : puisqu'il n'y a pas ici dépôt nécessaire ni obligation de remettre un corps certain, le principe renfermé dans les articles 1302 et 1315 ne s'applique plus ; la charge de la preuve doit incomber non plus au voiturier, mais au voyageur ; on se retrouve sous l'empire de l'article 1382, c'est-à-dire des règles de la responsabilité délictuelle.

Conclusion hâtive que nous n'acceptons pas ! Tout d'abord, nous pourrions opposer à cette induction une fin de non-recevoir. Nous pourrions dire : le fondement de ce système est dans un dépôt nécessaire qu'on voit à la base du transport des marchandises. Mais ce point est-il bien démontré ? L'art. 1782 a-t-il la portée qu'on lui prête ? Qu'il nous soit permis d'en douter ; ce texte se borne à donner aux obligations du voiturier la même étendue qu'à celles de l'aubergiste ; mais il ne dit pas que la responsabilité de cet entrepreneur aura la même source que celle de l'hôtelier : un dépôt nécessaire. Ainsi se trouverait écarté *de plano*

ce grand argument de nos adversaires. Mais admettons pour un instant le bien-fondé de leur point de départ et engageons la discussion sur le terrain qu'ils nous offrent. Nous concèderons dès lors au parti opposé que le dépôt nécessaire est à la base du transport de marchandises, et qu'il ne saurait exister, lorsqu'il s'agit des personnes. Allant même plus loin, nous dirons que l'art. 1302 semble ne viser que la remise de corps certain et par suite est inapplicable aux voyageurs. Mais ce que nous contestons formellement, c'est que cet art. 1302 renferme à lui seul toute la théorie générale de la libération par cas fortuit ; ce texte, affirmons-nous au contraire, n'est lui-même qu'une application d'un principe plus général et plus large, posé soit dans l'art. 1315, soit dans l'art. 1147, et que nous énoncerons ainsi : celui qui se prétend libéré de l'exécution d'un contrat doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation, quel que soit son objet, qu'il s'agisse de l'obligation de faire comme de l'obligation de donner. C'est là qu'il faut voir la véritable raison d'être de l art. 1784, bien plutôt que dans la règle posée par l'art. 1302, simple solution de genre Voici le grave intérêt de cette discussion : tandis que, sur le fondement assigné à l'art. 1784 par la Cour suprême, on ne pouvait à coup sûr édifier que la théorie de la responsabilité contractuelle, incombant au débiteur de corps certain, sur celui qu'une étude plus approfondie nous permet de découvrir, nous pouvons asseoir sans nulle hésitation dans leur ensemble toutes les règles relatives aux obligations nées d'un contrat, qu'elles aient pour objet une dation de corps certain ou toute autre prestation. Ne voyons-nous pas alors s'évanouir l'abîme qu'on avait essayé de creuser entre le transport des

choses et celui des personnes? Tous deux sont dominés par l'art. 1147. Dans l'un et l'autre cas, si le voiturier, débiteur d'un certain transport, ne l'effectue pas dans les conditions convenues, il doit, pour s'exonérer de tout recours, prouver que son inexécution a été amenée par cas fortuit ou force majeure. Dans l'un et l'autre cas, il s'agit de responsabilités contractuelles, obéissant aux mêmes règles ; et dès lors il serait bien osé de faire appel à l'art. 1382, écrit uniquement pour régir les conséquences d'un délit ou d'un quasi-délit.

A nôtre sens, une solution parfaite serait celle qui fonderait la responsabilité du voiturier, en cas d'accidents de voyageurs, sur la notion de contrat, et qui, sans mentionner l'art. 1784, invoquerait seulement à l'appui de cette opinion les principes généraux du droit. Nous pouvons citer comme répondant à ces desiderata un jugement du 20 septembre 1893, rendu par le tribunal de commerce de la Seine [1].

Section III. — Conséquences pratiques des deux systèmes.

Examinons maintenant les conséquences pratiques qui découlent de l'un et de l'autre système. Nous retrouverons ici dans leurs applications les deux grandes différences que nous avons signalées entre la faute contractuelle et la faute délictuelle.

1° *Charge de la preuve.* — Tout au début du procès engagé par la victime d'un accident de chemins de fer contre la Cie, se pose cette importante question de preuve. Fonde-t-on, suivant la théorie de la Cour

[1] Seine, 20 sept. 1893, sous Paris. S. 96. 2. 225.

suprême, la responsabilité du voiturier sur un délit ou un quasi-délit, le demandeur n'aura gain de cause qu'à la condition de prouver que l'accident est dû à la faute de la Cie [1]. Il semblerait que toute la jurisprudence aurait dû, depuis 1884, se rallier tout entière à cette solution. Mais si l'on consulte les recueils, on peut constater que l'unité des décisions judiciaires n'a pas été encore obtenue sur ce point Le système condamné en haut lieu, mais que nous avons défendu, a conservé bon nombre de partisans dans la magistrature, et surtout dans la magistrature consulaire. Certaines Cours d'appel, bravant la censure de la Cour de cassation, n'ont pas craint d'admettre le principe de la responsabilité contractuelle; elles en concluent que le voyageur blessé peut triompher dans son action, sans avoir à établir la faute de la Cie de chemins de fer. Si celle-ci veut écarter la demande, elle devra prouver que l'accident, qu'on lui reproche, a été en réalité amené par suite de cas fortuit ou de force majeure, ou bien encore par les agissements de la victime elle-même [2]. Chose étrange, les deux opinions opposées étaient représentées également à la Cour de Paris, et durant les années 1894 et 1895, on vit certaines Chambres, la 3e et la 7e dispenser le voyageur de toute preuve [3], tandis que d'autres, la 1re, la 4e et la 5e, lui en imposaient la

[1] En ce sens : Poitiers 6 févr. 1888. S. 88. 2. 138. Douai 3 mars 1890. Lamé-Fleury, 1890, p. 79. Paris 13 avril 1892. S, 93. 2. 93.

[2] En ce sens : Aix 5 juillet 1887. S. 87. 2. 230. Aix 12 décembre 1887. S. 88. 2. 138. Paris 27 juillet 1892. S. 93. 2. 93. Trib. com. Seine, 19 avril 1890. J. le Droit du 11 mai 1890; 8 août 1891. J. le Droit du 13 sept. 91 ; 21 juin 1893. J. le Droit du 19 juill. 93 ; 8 mars 1894. J. le Droit du 7 avril 1894.

[3] Responsabilité contractuelle : Paris 9 mars 94. Gaz. trib. du 26 mai 94 ; Paris 24 juillet 1894. Annales dr. com. 1895. 1. 47.

charge[1]. Aussi a-t-on pu dire que la victime d'un accident ou ses représentants gagnaient ou perdaient leur procès, suivant que leur affaire était inscrite au rôle de telle ou telle Chambre[2]. C'est qu'en effet, comme nous l'avons dit plus haut, la question de preuve tranchée dans un sens ou dans l'autre, exerce une grande influence sur l'issue du procès. Cependant, il ne faudrait pas s'exagérer son importance; essayons de déterminer dans quelles limites se manifeste son véritable intérêt.

L'option entre l'un ou l'autre système ne décide pas toujours du sort du procès. Les juges n'ont pas à prendre parti sur le point théorique, toutes les fois que l'accident provient évidemment à leurs yeux d'une faute caractérisée du transporteur. Dans tous les cas où la cause du sinistre est révélée sans aucune incertitude, et mise à la charge de la C^ie^ par les procès-verbaux des autorités administratives ou judiciaires, la condamnation de celle-ci s'impose, quel que soit le système. Veut-on obliger le voyageur lésé à faire la preuve ? Rien ne lui sera plus facile, puisqu'il trouvera dans les documents officiels, très puissants dans l'esprit des juges, les éléments tout préparés de sa démonstration : il triomphera. N'exige-t-on de lui aucune preuve et réserve-t-on seulement à la C^ie^ la faculté de justifier d'un cas fortuit ? Celle-ci restera muette ; car les charges qui pèsent sur elle sont accablantes et ses torts sont évidents ; le voyageur triomphera encore. Remarquons que cette hypothèse est de nature à se présenter assez souvent ; il en sera ainsi dans les

[1] Resp. délictuelle : Paris 21 fév. 1894, 4 avril 94 ; 27 juillet 94 dans Gaz. trib. des 2 mars 94, 26 mai 94 et 2 fév. 95.

[2] V. Revue critique. Examen jurisp. par M. Charmont, 1895, p. 625.

grandes catastrophes collectives (collisions, déraillements, etc.) qui ont une cause bien connue : erreur d'aiguillage, défaut de signaux, vitesse excessive, etc., toutes causes imputables à la négligence ou à l'imprudence d'un agent [1].

Mais la nécessité de choisir entre l'une ou l'autre opinion s'impose, lorsqu'on ignore d'où provient l'accident, lorsque les circonstances, les témoignages, ne permettent pas de savoir quel rôle actif ou passif a joué la victime. Si le tribunal adopte le système de la responsabilité délictuelle, la condamnation de la C^ie^ devient impossible, puisque la preuve qu'on réclame au demandeur n'est pas dans la mesure de ses moyens. Au contraire, est-ce le principe de la responsabilité contractuelle qui l'emporte, la C^ie^ succombera, puisque, ne sachant au juste à quelle cause attribuer l'événement, elle ne peut l'imputer, avec quelque chance de crédit, ni au hasard, ni à la victime elle-même. Heureusement, ces cas sont les moins fréquents : ils se réfèrent surtout aux accidents individuels.

Quelques décisions récentes sont venues limiter encore davantage l'intérêt de la controverse. Tout en qualifiant l'accident du nom de délit, elles donnent des solutions, qu'on est étonné en rigoureuse logique de trouver dans ce système, mais qui sont inspirées par un vif sentiment d'équité. Prenons une hypothèse précise, par exemple celle qui s'est présentée devant la Cour de Rouen. En 1897, un déraillement avait causé, entre autres, la mort d'un notaire ; sa veuve et ses enfants réclamèrent des dommages-intérêts. Le tribunal de première instance avait admis le principe de la responsabilité contractuelle, et par conséquent

[1] Voir Grenoble 14 déc. 1880. S. 82. 2. 34. Riom 14 fév. 1894. S. 95. 2. 45.

avait dispensé de toute espèce de preuve les demandeurs. La C^ie^ condamnée fit appel, et devant la Cour de Rouen, qu'elle savait peut-être attachée à l'opinion contraire, elle réclama l'application pure et simple de l'art. 1382. Elle ne niait certes pas le fait matériel du déraillement. « Mais, ajoutait-elle, ce déraillement lui-même a une cause, et les représentants de la victime doivent préciser quelle est cette cause. Prétendent-ils que la catastrophe a été amenée par le mauvais entretien de la ligne? ou bien en voient-ils l'origine dans la construction défectueuse de la voie? Il nous importe beaucoup, continuaient les défenseurs de la C^ie^, de savoir si on nous impute soit un défaut d'entretien, soit une mauvaise construction ; car dans le premier cas, nous nous réserverons de prouver que nous n'avons commis aucune faute, et dans le deuxième, nous opposerons une fin de non-recevoir, fondée sur l'exécution d'un travail public et sur le principe de la séparation des autorités judiciaire et administrative ». Si cette prétention eût été admise, le procès eût menacé de traîner en longueur, sans espoir de faire jaillir une lumière plus vive sur les responsabilités. Au milieu de cette question de preuve qu'on voulait leur faire préciser, les demandeurs auraient pu facilement s'embrouiller et se perdre ; car quelle capacité avaient-ils pour déterminer les causes premières de l'accident ? Probablement, ils n'en savaient que ce que les journaux en avaient dit ; car à la nouvelle de la mort soudaine de leur mari ou de leur père, ils avaient sans nul doute songé à leur douleur, et non à faire une enquête. Ces idées ont dû pénétrer fortement dans l'esprit des magistrats. Alors, dans un but de simplification et dans un sentiment d'équité, ils ont posé cette

règle : que le fait brutal du déraillement était une présomption suffisante d'une faute de la Cie. Et toujours au nom de l'art. 1382, ils ont condamné celle-ci. Citons les principaux motifs de l'arrêt[1]. « Attendu que, s'agissant de la preuve d'un quasi-délit, cette preuve pourra se faire par tous les moyens possibles, même à l'aide de simples présomptions, qu'elle est d'autant plus simplifiée que dans l'espèce aucune faute ne peut être imaginée à la charge de la victime. Attendu qu'un déraillement, comme une collision entre deux trains, constitue un fait anormal, qu'on ne saurait ranger dans la catégorie des accidents ordinaires, inévitables ; qu'il ne peut provenir que de causes très limitées, imputables, d'une manière presque absolue à la Cie ou à ses agents mauvais état de la voie, vitesse excessive, insuffisance ou avaries du matériel). Attendu que sans doute il n'est pas impossible qu'un déraillement soit le résultat d'un événement de force majeure (malveillance, tempête, inondation subite ; mais que ces événements exceptionnels ne passent pas inaperçus ; qu'il est donc de bon sens et de raison qu'un déraillement implique *a priori* une faute et la responsabilité de la Cie ; que la présomption qui résulte de la nature même de l'accident s'élève presque invincible ; qu'on peut dire qu'en invoquant le fait même du déraillement, la victime a fait toute la preuve qui lui incombait et qu'elle pouvait faire ». Qui ne voit que toutes les conséquences de cette théorie sont à peu près les mêmes que celles qui découlent de la responsabilité contractuelle? L'arrêt, dans une formule très habile, ne semble-t-il pas faire grief à la Cie de ne pas avoir établi

[1] Rouen 3 déc. 1898. S. 1900. 2. 57, note de M. Esmein.

l'existence du cas fortuit, comme si celle ci était tenue de faire la preuve ?

La Cour de Rouen n'est pas la seule qui soit entrée dans cette voie ; déjà en 1895, celle de Riom avait posé les fondements de cette théorie, avec peut-être plus d'ampleur et plus de hardiesse. Il s'agissait pourtant d une espèce qui n'était pas aussi favorable à la victime que la précédente. Durant la marche du train, un voyageur, s'appuyant sur la portière de son compartiment, avait senti celle-ci s'ouvrir sous lui, et avait été précipité sur la voie. Ici deux causes étaient *a priori* également plausibles ; ou bien ce voyageur avait essayé lui-même d'ouvrir la portière ; ou bien c'étaient les agents de la C^ie^ qui avaient omis de bien fermer le loqueteau à la gare précédente, alors que le règlement les y obligeait. Dans l'esprit des juges, d'après les dépositions des témoins, la négligence des employés apparaissait comme la seule origine possible de l'accident. Mais s'ils avaient déduit de leur système, fondé sur l'idée de délit, toutes ses conséquences logiques, ils n'auraient pas pu condamner la C^ie^ ; car les représentants de la victime ne pouvaient pas prouver directement et matériellement le défaut de fermeture du loqueteau au moment du départ Alors statuant en fait plutôt qu'en droit, mais voulant ériger en théorie générale la solution qui lui paraissait la plus équitable, la Cour de Riom s'était exprimée en ces termes (27 janvier 1895) : « Considérant qu'un accident de chemin de fer peut être dû à des causes multiples et complexes, qui souvent échappent au public, ignorant des détails du service ; que dès lors on ne saurait exiger du voyageur ou de ses représentants la preuve directe du fait volontaire ou non, qui a occasionné le

dommage ; — qu'il suffit de démontrer qu'à raison même de sa nature et des conditions où il s'est produit, il devait nécessairement avoir pour cause un acte ou une omission répréhensible du transporteur..» condamne la Cie [1].

Le moment ne semble-t-il pas propice aux partisans de la responsabilité contractuelle de tenter un dernier effort pour faire triompher leur doctrine? Pour être plus sûrs du succès, ne pourraient-ils pas proposer de faire une transaction et de suivre le système mixte imaginé par M. Chavegrin [2]? D'après cet auteur, la responsabilité du voiturier devrait être tantôt contractuelle, tantôt délictuelle. « Parmi les accidents dont les voyageurs souffrent, dit-il, les uns demeurent hors de la convention et comportent l'application de l'art. 1382 ; les autres, compris dans le contrat, incombent au voiturier, sauf preuve contraire de sa part. » Le silence de nos lois en matière de transport des personnes autorise parfaitement cette combinaison. Déclarer, dans tous les cas, la responsabilité contractuelle n'est pas conforme à l'intention probable des parties ; le voiturier promet bien à son client de lui assurer la vie saine et sauve, mais à la condition que celui-ci se remette entre ses mains et suive docilement ses indications. Dès que le voyageur s'écarte de ce rôle passif, dès qu'il veut agir par lui-même, le transporteur ne répond plus de rien ; s'il arrive un malheur, tant pis pour l'imprudente victime ; la Cie ne verrait alors sa responsabilité engagée que par le délit ou le quasi-délit d'un de ses agents. En vertu de ces considérations, M. Chavegrin classe les accidents en deux groupes : le premier

[1] Riom 27 janvier 1895. S. 1900. 2. 60.

[2] Note de M. Chavegrin, sous Paris 31 janvier 1895. S. 96. 2. 225.

comprend ceux où le voyageur joue un rôle passif : déraillement, collision, etc. En pareil cas, cette personne s'est comportée à la façon des choses ; elle n'a certainement pas usé de sa liberté pour amener la catastrophe ; il faut la traiter aussi bien qu'une chose, et lui permettre d'invoquer la responsabilité contractuelle de la Cie. Dans l'autre groupe se rangent tous les accidents où la victime a joué un rôle actif ; tels sont, en général, presque tous ceux qui surviennent avant l'entrée en voiture, pendant ou après le débarquement[1]. Le type du genre se rencontre dans l'hypothèse suivante : un voyageur, voulant rejoindre son quai de départ dans une grande gare, traverse, à la hâte et sans avoir pris aucun avis des agents, une voie qu'il croyait à tort libre ; une machine qui manœuvrait sur cette ligne le tamponne et l'écrase[2]. La Cie ne devra payer une indemnité qu'en vertu de l'art. 1382, c'est-à-dire que si une faute est établie à sa charge par la victime. Ce système mixte n'est-il pas séduisant? et ne peut-il pas espérer d'obtenir les suffrages des partis opposés ? Ne pose-t-il pas le principe de la responsabilité contractuelle, auquel tant de bons esprits sont si attachés? N'évite-t-il pas d'autre part le grand argument, formulé contre cette doctrine en ces termes : « Une personne humaine n'est pas un colis ; elle va, elle vient, et peut par sa propre imprudence être la cause unique de l'accident » ? Nous le reconnaissons. Cependant, nous ne pouvons nous empêcher de faire quelques réserves. Quel criterium faudra-t-il prendre pour déterminer la situation active ou passive du voyageur ? Le plus souvent, dira-t-on, nul

[1] Bordeaux 1er juillet 1891. S. 92. 2. 130. Cass. 15 avril 1893 S. 93. 1. 319.
[2] Riom 14 fév. 1894. S. 95. 2. 45.

besoin ne sera de longs raisonnements ; le rôle qu'aura joué la victime sera évident, il en sera ainsi, en effet, au cas de déraillement, de collision. Mais il est d'autres hypothèses où la situation sera obscure, par exemple dans le cas jugé par la Cour de Riom, le 27 janvier 1895. Le loqueteau avait-il été levé par le voyageur ou bien n'avait-il pas été assujetti par les agents du train ? Pour résoudre cette question, il va falloir faire la preuve, et à qui incombera cette charge ? Au demandeur ou au défendeur ? Nous voilà ramenés, à la suite d'un détour inutile, à la question que nous avions tant voulu écarter. C'était pour mettre tout le monde d'accord, c'était pour éviter d'avoir à se poser dans chaque espèce ce redoutable point d'interrogation, que nous avions tout d'abord acquiescé à la proposition de M. Chavegrin et à la vulgarisation de son système. Mais puisqu'en dernière analyse le résultat espéré n'est pas atteint, nous devons y renoncer.

Revenons donc à notre première solution, à l'idée absolue de responsabilité contractuelle du voiturier. L'on nous objecte que celle-ci pourra conduire parfois à des conséquences choquantes : lorsque le doute planera sur la cause de l'accident, la C^ie^, ne pouvant justifier d'un cas fortuit ou d'une faute du voyageur, sera forcément condamnée à payer une indemnité, qu'en bonne justice elle ne doit peut-être pas. Il y a entre le transport des marchandises et celui des personnes, ajoute-t-on, une certaine différence qu'il ne faut pas méconnaître. Le voiturier, à l'aspect des colis qu'on lui apporte, se rend bien compte du risque qu'il peut courir, il peut proportionner ses soins à la nature plus ou moins délicate de ces objets. Mais il ignore complètement le caractère des voyageurs qu'il reçoit,

il ne sait pas de quelles imprudences chacun d'eux peut être capable ; il ne peut traiter aucun d'entre eux autrement que les autres de la même classe. Voilà pourquoi, conclut-on, il conviendrait de faire au transporteur, dans un but de compensation, une situation juridique un peu plus favorable ici que là.

Pour satisfaire à cette réclamation qui nous paraît fondée, il n'est nul besoin d'adopter le système de la responsabilité délictuelle. Il suffirait de reprendre la proposition qui fut formulée par M. Labbé dès 1886[1]. Fondant sans hésiter la responsabilité des Cies de chemins de fer sur le contrat lui-même, le savant jurisconsulte interprétait celui-ci de la façon suivante : « Le voyageur doit être transporté sain et sauf ; mais il doit avant tout se préserver des dangers étrangers au mode de transport ou même inhérents à ce mode dans sa marche la plus régulière ». Les conséquences pratiques de cette interprétation se traduisent par un partage dans la charge de la preuve. D'une part, la victime devra établir que sa blessure ou sa lésion proviennent d'un « accident de transport » ; c'est-à-dire, on lui demandera de prouver qu'au moment et au lieu où le fait dommageable s'est produit, il y avait dans le service des chemins de fer quelque chose d'anormal et d'irrégulier ; mais il n'aura pas à démontrer l'existence d'une faute précise à la charge de la Cie. D'autre part, ce sera à celle-ci à prouver que l'accident ne lui est pas imputable.

Nous voyons donc que les deux systèmes théoriquement si opposés cherchent à se rapprocher mutuellement par des tempéraments d'équité : l'un en simplifiant la preuve du délit ou quasi-délit civil, suivant la

[1] Labbé. Revue critique 1886. p. 434.

nouvelle tendance de la jurisprudence, l'autre en entendant restrictivement les clauses du contrat de transport tacitement convenues entre les parties, comme le fait M. Labbé.

2° *Calcul de l'indemnité*. — Supposons que le voyageur blessé ou ses représentants aient établi leur droit à une indemnité. Il va s'agir d'en déterminer le montant. Si nous en croyons les notions théoriques que nous avons posées au début de cette étude, cette fixation ne sera pas la même, suivant que les juges fonderont la responsabilité du voiturier sur un délit ou sur l'inexécution du contrat.

Connaissant l'opinion de la jurisprudence actuelle, du moins dans sa généralité, nous pouvons facilement en déduire la règle qu'elle doit suivre ; la voici : la réparation doit être intégrale, c'est-à-dire équivalente au préjudice ; aucune incertitude ne saurait s'élever sur cette conséquence, qui résulte de l'application de l'art. 1382. Les tribunaux auront donc dans, chaque espèce, à apprécier en argent la valeur du dommage causé à la victime ou à ses représentants. L'étendue de ce dommage variera non seulement suivant la gravité matérielle des lésions, mais encore suivant la situation, la profession, l'état de famille du voyageur. Les mêmes blessures seront payées à des taux bien différents suivant les personnes. Deux hommes, assis côte à côte dans le même wagon, ont été victimes d'une collision de trains, et ont dû subir tous deux la même opération chirurgicale : l'amputation d'une jambe par exemple ; l'un avait une profession sédentaire et toute intellectuelle, l'autre avait la direction de vastes entreprises qui nécessitaient un grand déploiement

d'activité physique. Le premier n'éprouve que le préjudice minimum que la perte d'un tel membre puisse causer à un homme ; car son infirmité ne lui fera perdre ni son gagne pain, ni sa position ; aussi l'indemnité qui lui sera allouée sera relativement faible. Le second, au contraire, se voit obligé d'abandonner les travaux qu'il avait jusque-là dirigés ; sa carrière est brisée ; le tribunal, prenant en considération les comptes de sa maison de commerce ou de son industrie, et les espérances légitimes qu'il avait pu fonder sur l'avenir, lui accordera une somme très importante, peut-être plusieurs centaines de mille francs. Si l'accident a été suivi de mort, les différences seront plus sensibles encore. Est-ce un jeune homme qui vient d'être enlevé à l'affection de ses parents ? Ceux-ci pourront réclamer une indemnité pour le dédommagement de la souffrance morale qu'ils viennent d'éprouver ; car la jurisprudence admet la réparation d'un préjudice moral ; mais cette perte ne les prive pas autrement. Combien faible sera cette indemnité à côté de celle qu'une femme et de jeunes enfants pourront exiger à la suite du décès de leur mari ou de leur père, alors que, par son travail, celui-ci subvenait seul à tous leurs besoins ?

Ces diversités d'évaluation se retrouvent-elles dans l'opinion de ceux qui déclarent contractuelle la responsabilité du voiturier? Ici la question du montant de la condamnation ne reçoit pas une solution uniforme chez tous les auteurs, qui partent pourtant du même principe. Le principe se trouve dans l'art. 1150 : « Le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ». Mais les uns se montrent très réservés dans l'interpréta-

tion de ces prévisions, que le voyageur a pu suggérer au voiturier, tandis que les autres leur donnent, au contraire, une portée très large. Les premiers ont, pour porte-parole éloquent, le jurisconsulte belge, M. Sainctelette[1]. D'après lui, il serait contraire à la loi de graduer l'indemnité suivant la position sociale des voyageurs. Ceux-ci, sur le point de contracter avec la Cie, ne se sont point nommés; ils ne lui ont pas révélé combien ils pouvaient valoir; ils ne l'ont pas avertie qu'ils pourraient prétendre, en cas de sinistre, à une somme extraordinaire. Il n'y a pas lieu non plus, d'après le même auteur, de tenir compte de la classe du billet pris par la future victime. « La sûreté des personnes, affirme M. Sainctelette, ne se gradue pas; elle est une. Le voyageur, blessé dans une voiture de 1re classe, ne pourra pas prétendre à une indemnité plus forte que le voyageur frappé de la même blessure dans une voiture de 3e, sous prétexte qu'il a acheté et payé une dose de sûreté plus grande. La différence du prix des billets correspond à des degrés divers de confortable, mais au point de vue de la sûreté, la voiture de 3e classe doit être réputée l'équivalente de celle de 1re ». En un mot, dans cette opinion, le seul élément qu'on ait prévu au moment du contrat, c'est la possibilité d'une blessure. L'indemnité devra donc être calculée uniquement d'après la gravité de la lésion, de telle sorte que toutes les personnes atteintes de la même façon recevraient des sommes égales, quelque inégaux que puissent être leurs besoins, quelque différentes que soient leurs situations respectives. Dans la pratique des tribunaux, il s'établirait à la longue une sorte de tarif

[1] V. Sainctelette. — De la responsabilité et de la garantie.

coutumier, pour les diverses incapacités ou infirmités, tarif dont les juges ne se départiraient point.

Cette pensée de tarifer d'une manière uniforme chaque partie du corps humain paraît insoutenable à beaucoup d'esprits ; et parmi les partisans de notre système lui-même, nombreux sont ceux qui repoussent la solution de M. Sainctelette, « Sans violer l'art. 1150, disent MM. Lyon-Caen et Renault [1], on doit admettre que les dommages-intérêts varient avec les circonstances se rattachant à la personne tuée ou blessée ». En effet, il est un point admis par tous en thèse générale : il n'est pas nécessaire que les parties aient pu prévoir, au moment du contrat, le *quantum* de l'indemnité qui pourrait être due, en cas d'inexécution ; il suffit qu'elles aient prévu la cause du dommage. Or ici la cause, c'est à-dire la possibilité des accidents, a été certainement envisagée ; du reste, la C^ie^ elle-même savait fort bien qu'elle transportait des personnes de valeurs différentes ; le principe lui-même d'indemnités variables était connu d'elle. Si l'on adopte l'opinion de cette fraction de la doctrine, il n'est plus utile de distinguer, sur le point précis qui nous occupe, entre responsabilité délictuelle ou contractuelle. En effet, tous les partisans de l'art. 1382 sont obligés de réparer exactement tout le dommage, à raison de la situation de famille ou de fortune du voyageur. De même, quoique, parmi les amis de la garantie contractuelle, certains avec M. Sainctelette fixent à l'indemnité une limitation et ne la proportionnent pas toujours au préjudice, d'autres qui semblent triompher avec MM. Lyon-Caen et Renault n'assignent au juge dans son évalua-

[1] Traité de droit commercial. Lyon-Caen et Renault, tome 3, n° 700 et s.

tion d'autres limites que les charges de famille et les besoins sociaux de la victime ; c'est-à-dire ils aboutissent en fait, eux aussi, à réparer l'intégralité du préjudice [1].

Section IV. — Réformes proposées.

Les explications que nous venons de fournir sur l'obligation des Cies de chemins de fer en cas d'accidents, nous montrent toutes les imperfections du régime actuel. Avant tout, n'est-il pas fâcheux pour le bon renom de la Justice de voir, sur la nature de la responsabilité, des divergences absolues de solutions se manifester parmi nos Cours et tribunaux, et parfois même au sein des mêmes corps judiciaires? Le vulgaire, qui n'aperçoit que le résultat, n'est-il pas amené à penser

[1] Nous n'avons pas jusqu'ici mentionné une 3e différence que l'on signale en général entre les deux sortes de responsabilités ; c'est celle qui est relative aux clauses d'exonération. Il n'est pas permis par des conventions, dit-on avec raison, de se mettre à l'abri des conséquences d'une faute délictuelle; à l'inverse, on peut valablement s'exonérer de toute garantie d'une faute contractuelle, pourvu qu'il s'agisse d'une faute légère. Mais, dans le transport des personnes, il nous a paru inutile d'en parler. Car nous croyons que, pour une raison particulière, quel que soit le système adopté, de telles clauses, en pareille matière, doivent toujours être déclarées illicites. En effet, tout en fondant l'obligation du voiturier, en cas d'accident de voyageur, sur la notion du contrat, nous ne devons pas oublier que ce contrat a ici pour objet une existence humaine; or toute convention qui permettrait à l'une des parties de porter impunément atteinte à la vie de l'autre violerait l'ordre public et serait par suite radicalement nulle (art. 6 C. civ.). (Voir en ce sens note de Labbé sous Cass. 1er juill. 85. S. 85. 1. 409). La solution serait la même dans le système de la responsabilité délictuelle, non plus en vertu d'un motif particulier, mais par application d'une règle générale, que nous avons déjà énoncée. Tout ce que nous venons de dire doit s'appliquer non seulement aux voyageurs à plein tarif, mais aussi aux porteurs de billets de faveur; les mêmes raisons de décider sont communes aux uns et aux autres.

que des questions si importantes sont livrées au pur caprice des magistrats ? Tout esprit impartial et peu ami de la chicane doit le reconnaître et doit appeler de ses vœux une réforme législative. Pour nous, nous avons encore une autre raison de souhaiter l'intervention du législateur. C'est que les décisions de la majorité de la jurisprudence ne nous satisfont ni au point de vue des principes, ni même au point de vue de l'équité. Nous n'avons pas à revenir sur la fausse application de l'art. 1382[1]. Bornons-nous à montrer les inconvénients pratiques des solutions aujourd'hui triomphantes sur la question de preuve et sur celle des dommages-intérêts.

Obliger la victime ou ses représentants à prouver une faute à la charge de la C^ie^ équivaut parfois à établir contre elle une fin de non-recevoir. Car rien n'est plus difficile pour les demandeurs que de se documenter sur les circonstances mêmes de l'accident. Dira-t-on que certains arrêts récents, soucieux de satisfaire à l'équité, ont émis une sorte de présomption de faute à l'encontre de la C^ie^ ? Tendance louable, mais qui ne nous suffit point; car il s'agit là d'une présomption du fait de l'homme, que certaines Cours peuvent admettre, et que d'autres repousseront impitoyablement ; les sentences des unes et des autres, étant des solutions de fait, échapperont également à la censure de la Cour de cassation. Ajoutera-t-on, en outre, qu'il suffit de déclarer la C^ie^ de chemins de fer responsable, si elle ne fournit pas à ses adversaires tous les renseignements et documents qui peuvent leur être utiles? (règlements du service in-

[1] La Cour de cassation depuis 1884 n'a jamais cessé d'invoquer l'art. 1382 en matière d'accidents de voyageurs. Voir arrêt récent de la Chambre civile en ce sens, 1^er^ mai 1899. D. 99. 1. 558.

térieur, horaires, circulaires, tracé graphique de la voie, indication des accidents de terrain, de la déclivité du sol, etc). On l'a ainsi décidé parfois, mais le décidera-t-on toujours? le décidera-t-on partout? Qu'il nous soit permis d'en douter. Ce que nous demandons, ce ne sont pas des tempéraments d'équité en faveur des victimes, c'est l'exercice d'un droit.

L'autre inconvénient de la jurisprudence actuelle, c'est la fixation arbitraire de l'indemnité par le juge du fond. Tandis que certains tribunaux apprécient avec parcimonie l'étendue des dommages-intérêts, d'autres, et surtout parmi eux les tribunaux de commerce, ne trouvent jamais assez lourde la condamnation qu'ils prononcent contre les Cies de chemins de fer. Il règne en ces matières un tel arbitraire que les hommes d'affaires même les plus expérimentés se refusent à émettre à l'avance un pronostic sur l'issue du procès. De cet état de choses, la justice ne peut que souffrir.

Voilà pourquoi nous applaudirions au vote d'une loi sur la responsabilité du transporteur en matière d'accidents de voyageurs. Nous désirerions voir poser les deux règles suivantes :

Première règle. — Tout d'abord, le texte consacrerait le principe de la responsabilité contractuelle ou, ce qui serait plus exact, le principe du risque professionnel. Les voituriers, et particulièrement les exploitants des voies ferrées, devraient répondre des accidents survenus à leurs clients, à moins de prouver que ces événements ont été amenés par cas fortuit ou force majeure, ou encore par le fait personnel de la victime. N'est-ce pas ce que le Parlement français a déjà décidé, avec même plus d'ampleur, pour les accidents du travail ? N'a-t-il pas soustrait à l'applica-

tion jurisprudentielle de l'art. 1382 toute cette matière, pour la faire rentrer sous l'empire de la loi du 9 avril 1898 ? Ce procédé n'a rien d'extraordinaire ; toutes les fois qu'une industrie a atteint, grâce au machinisme, un développement qui n'avait pu être prévu par le législateur du passé, on conçoit aisément que les dispositions du droit commun ne cadrent plus avec les multiples difficultés, issues de ce progrès. Est-il alors surprenant qu'une règlementation spéciale s'impose ? Plusieurs législations étrangères nous ont précédés dans cette voie : leur exemple ne doit-il pas nous encourager à y pénétrer ? [1].

Deuxième règle. — Le principe que nous avons posé entraînerait forcément cette conséquence : que la responsabilité du voiturier doit être limitée à ce que les parties ont prévu au moment du contrat. Le rôle du législateur se bornerait alors à présumer d'une manière absolue quelles ont été ces prévisions. Comme les C^ies^ de chemins de fer, disent certains promoteurs de la réforme[2], ne connaissent pas la situation de fortune ou

[1] Signalons les Etats de l'Europe qui ont adopté par des textes spéciaux le système de la responsabilité contractuelle du voiturier. Autriche, loi du 5 mars 1869. Hongrie, loi du 7 juillet 1874. Annuaire de législation étrangère 1875, p. 309.

Empire allemand, loi du 7 juin 1871. Ann. législ. étr. 1872, p. 264.

Pays-Bas, loi du 9 avril 1875. Ann. législ. étr. 1876, p. 657.

Russie, décision du Conseil de l'Empire du 21 janvier 1878, art. 2. Ann. lég. étr. 1879, p. 651.

Suisse, loi du 1^er^ juillet 1875 et loi du 29 mars 1893. Ann. lég. étr. 1876. p. 736 et 1874, p. 475.

Danemark, loi du 26 mars 1898 Ann. lég. étr. 1899.

Belgique, loi du 25 août 1891, dont l'art. 4 est ainsi conçu : « Le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte des choses, ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve que l'avarie, la perte ou l'accident proviennent d'une cause étrangère, qui ne peut lui être imputée. »

[2] Voir article de M. Charmont. Revue critique 1895, p. 625.

de famille, les ressources et les besoins des voyageurs, elles ne peuvent point prendre ces éléments en considération. Aussi, ces mêmes jurisconsultes proposent de ne faire de distinctions que suivant les trois classes de billets; des tarifs fixeraient des indemnités différentes pour chacune de ces catégories. Cette combinaison, ajoute-t-on, aurait l'avantage de couper court à toute évaluation arbitraire du dommage, tout en proportionnant équitablement l'indemnité au préjudice causé, puisque les voyageurs de première classe sont censés avoir des occupations plus importantes et des besoins plus étendus que ceux de 2e et que ceux de 3e.

Nous ne cachons pas qu'il n'y ait là une part de vérité. Cependant, cette opinion nous paraît devoir attirer une double critique. D'abord, il ne nous paraît pas exact d'évaluer la situation sociale d'un homme uniquement d'après la classe de son billet. Prenons un exemple entre autres : souvent des personnes d'une condition modeste, limitées par le temps ou appelées en toute hâte loin de chez elles, prennent une carte de 2e ou de 1re, pour pouvoir profiter d'un train express, qui ne comporte pas les voitures plus ordinaires, dans lesquelles elles sont accoutumées à voyager; cette seule circonstance fortuite aura-t-elle entraîné pour cette personne un changement de situation? Certes non. En second lieu, ne serait-il pas choquant de voir payer à un personnage inutile, à un oisif, à un riche célibataire par exemple, voyageant dans des wagons de luxe, une indemnité bien supérieure à celle que la loi allouerait à un petit commerçant, à un petit industriel ou à un ouvrier, chargé d'affaires et de famille, mais voyageant en 3e, alors que l'un et l'autre auraient été frappés d'une manière identique par la même catas-

trophe ? Aussi, nous semble-t-il plus raisonnable et non moins équitable de déterminer une seule série d'indemnités, variant seulement d'après la gravité des blessures. Un tarif énumèrerait les diverses infirmités et indiquerait pour chacune d'elles deux sommes maxima et minima, entre lesquelles le juge devrait fixer les dommages-intérêts ; nous laisserions une certaine latitude aux tribunaux pour leur permettre, autant que possible, mais toujours dans les limites légales ou règlementaires, de proportionner la réparation au préjudice. Enfin, pour le cas de mort du voyageur, son conjoint, ses enfants, et parfois aussi ses ascendants pourraient réclamer une indemnité, que les tarifs détermineraient suivant certaines bases fixes. D'après notre proposition, toute personne serait certaine, en cas d'accident de chemin de fer, d'avoir un secours qui allègerait son malheur ou celui de sa famille. Dans le contrat de transport, il y aurait une sorte de forfait : d'une part, la situation de la victime serait bien meilleure qu'en l'état actuel, puisqu'on la dispenserait de toute preuve ; d'autre part, elle courrait le risque de ne pas voir réparer tout son préjudice ; mais la certitude d'un subside moyen ne vaudrait-elle pas mieux que l'espoir aléatoire d'une grosse somme ?

Quant à ceux sur qui reposeraient de très grands intérêts et de très graves entreprises, et qui ne s'estimeraient pas assez payés par le tarif légal, ils n'auraient qu'à assurer. Pourquoi toute C^ie^ de chemins de fer ne se doublerait-elle pas d'une C^ie^ d'assurance, avec l'autorisation du gouvernement ? Pourquoi, au moment de prendre leur billet, les voyageurs les plus riches ne pourraient-ils contracter une assurance moyennant une prime, qui augmenterait de quelques

dixièmes ou de quelques centièmes le prix de leur place ? L'opération ne serait guère compliquée ; car des tarifs publiés à l'avance fixeraient les conditions de ce nouveau contrat, joint à celui du transport. Si un accident venait à se produire, l'administration des chemins de fer aurait à liquider au profit de ce voyageur et l'indemnité légale, due à toutes les victimes, et l'indemnité conventionnelle, qu'il se serait réservée grâce au paiement d'une prime [1].

Section V. — Qui a qualité pour intenter l'action ?

Qui peut agir en justice entre la C^ie^, après un accident de chemin de fer ? Telle est la question que nous nous proposons de résoudre. Deux hypothèses doivent être soigneusement distinguées : nous supposerons tout d'abord que le voyageur atteint guérit de ses blessures et introduit lui-même sa demande ; nous verrons ensuite le cas où il succombe soit sur-le-champ, soit postérieurement, des suites mêmes de la catastrophe.

Première hypothèse. — Les lésions n'étaient pas mortelles, et la victime a pu se rétablir, non peut-être sans une dangereuse maladie ou sans une grave intervention du chirurgien. Evidemment, il lui appartient à elle seule de réclamer au transporteur réparation du dommage qu'elle a souffert, et de celui qui peut lui être en outre imposé toute sa vie. Aucune difficulté ne saurait s'élever sur ce point ; la nature contractuelle ou délictuelle de la responsabilité n'influe en aucune

[1] En Angleterre, des opérations de ce genre se font tous les jours ; l'on peut en effet, au guichet lui-même où l'on prend son billet, s'assurer contre les risques du transport.

façon sur la qualité du demandeur. L'action, remarquons-le, n'est pas nécessairement immédiate ; que les lésions se soient révélées immédiatement après l'accident ou plus tardivement, le voyageur a toujours le droit d'agir, tant que le délai de la prescription, c'est-à-dire le délai de 30 ans, n'est pas écoulé [1]. Celui qui aurait déjà obtenu des dommages-intérêts amiablement ou en justice aurait encore le droit d'agir de nouveau, si une aggravation sérieuse de son état se manifestait postérieurement, aggravation qu'il avait été impossible de prévoir lors du règlement de la première indemnité ; on ne pourrait pas, en effet, lui opposer une renonciation, ni même l'exception de chose jugée, car il n'y aurait pas identité d'objet [2].

Deuxième hypothèse. — L'accident a été plus grave que nous ne le supposions tout à l'heure : la mort s'en est suivie.

1° Toute personne, lésée dans ses intérêts ou dans ses affections par cette perte, peut attaquer le voiturier. Elle peut former devant le tribunal une demande qui lui est personnelle ; elle n'invoque pas alors les droits de la personne tuée, qu'elle pourrait peut-être représenter à tel ou tel titre, elle agit seulement en vertu de l'art. 1382 C. civ. pour obtenir réparation d'un préjudice causé à elle et non causé à la victime. On ne concevrait pas qu'elle vînt parler au nom du contrat de transport, qui lui est étranger, puisqu'elle-même n'a pas traité avec la C^ie^, et puisqu'aujourd'hui elle agit en son nom personnel. L'on comprend, au contraire, qu'une action délictuelle ou quasi-délictuelle soit

[1] Marseille 8 août 1868. Lamé-Fleury, 1872, p. 86.
[2] Paris 11 août 1860 et Cass. 23 mai 1870.

ouverte à quiconque est lésé par la mort du voyageur, que ce soit un parent recueillant la succession du défunt, que ce soit un parent non successible, que ce soit même un tiers étranger à la famille. Mais tous ces demandeurs ne triomphent dans leur action qu'à la condition de prouver et la faute de la Cie, source de l'accident, et le préjudice que le décès de la victime, leur a personnellement causé. C'est ainsi qu'un associé du voyageur aurait qualité pour réclamer des dommages-intérêts, s'il se prétendait lésé par la disparition subite d'un collaborateur précieux pour lui. (Seine, 22 mai 1874 et Paris 27 mai 1876) [1]. De même, un frère, non héritier de la victime, pourrait se plaindre en justice, s'il justifiait qu'il tirait ses principaux moyens d'existence des secours que lui donnait son frère, mieux fortuné que lui. (Douai, 22 décembre 1892) [2]. A plus forte raison, les parents héritiers pourraient-ils agir de même [3].

2° Mais n'y a-t-il pas au profit des successeurs testamentaires ou *ab intestat* une autre voie possible? Ne pourraient-ils pas intenter contre la Cie l'action qui appartiendrait incontestablement à leur auteur, si celui-ci n'avait pas succombé, action qu'ils trouveraient dans sa succession? Ils agiraient non plus en leur nom personnel, mais au lieu et place du défunt. Et alors, suivant que leur auteur aurait pu invoquer l'inexécution du contrat de transport ou un délit imputable à la Cie, leur action serait contractuelle ou délictuelle. Il ne faut pas croire que la recevabilité de cette action des

[1] Seine et Paris. Lamé-Fleury, 1880, p. 129.

[2] Douai 22 déc. 1892. S. 94. 2. 22.

[3] En ce sens : Paris 11 août 1868. S. 69. 2. 72. — Besançon 6 juin 1892. S. 94. 2. 61. — Alger 23 mai 1892. S. 94. 2. 62.

héritiers en cette qualité s'impose toujours sans difficultés.

Si l'on adopte avec nous le système de la responsabilité contractuelle, il ne paraît pas douteux que les successeurs à titre universel de la victime ne trouvent dans son patrimoine l'action contre la C^ie^. Ne peuvent-ils pas invoquer le bénéfice de tous les contrats passés par le défunt avec des tiers? Tous les droits issus de ces contrats ne passent-ils pas sur leur tête?

Mais dans l'opinion de la jurisprudence, la question n'est plus aussi simple : l'on distingue alors, suivant que le voyageur a survécu quelque temps à l'accident, ou qu'il est mort instantanément.

a) Dans le premier cas, le droit à une indemnité a évidemment pris naissance sur la tête du voyageur. La mort, survenue quelques heures ou quelques jours après, a-t-elle pu l'éteindre? Ou bien s'agit-il d'une action transmissible aux héritiers? D'après un jugement du tribunal de la Seine du 9 janvier 1879, une telle action ne saurait être exercée à titre héréditaire par les successeurs de la victime[1]. Telle est, dans la doctrine, l'opinion de M. Sourdat, un des auteurs qui ont écrit sur la Responsabilité ; telle est encore l'idée qu'un arrêtiste a exprimée en ces termes : « Si la partie lésée était morte après avoir intenté l'action, cette action ferait partie de son patrimoine Mais si la mort est survenue avant que la victime ait eu le temps de former sa demande, toute action du chef de celle-ci paraît désormais épuisée[2]. » A ces autorités nous pouvons opposer deux grands jurisconsultes, Aubry et Rau, qu'on a parfois, mais à tort, classés parmi les par-

[1] Trib. Seine 9 janv. 1879. S. 81. 2. 21.

[2] Note sous Aix 14 juin 1870. D. 72. 2. 97.

tisans de l'opinion précédente. « L'action en dommages-intérêts, disent-ils, passe activement aux héritiers et successeurs universels de l'individu lésé. » ; et ils ne font exception à cette règle que pour les délits de droit pénal qui causent un préjudice purement moral : par exemple pour les injures et diffamations [1]. En faveur de cette doctrine, qui nous paraît la seule juridique, nous citerons aussi le sentiment de M. Labbé [2]. Avec lui, nous dirons : « L'homicide de la personne a causé un dommage à son patrimoine ; car ses affaires, son activité, se trouvent arrêtées : une réparation est due. » On objecte : « Mais la personne lésée n'existe plus. » A quoi nous répondons : « Qu'importe, puisqu'elle a un héritier et que cet héritier la continue dans l'administration de son patrimoine. » On nous dit encore : « Comment permettre à l'héritier de se plaindre de la mort du défunt, alors que la succession, telle qu'elle est, l'a enrichi ? » A cet argument il est une réponse péremptoire : « Ce n'est pas ici l'héritier qui se plaint en son nom personnel, il réclame une indemnité au nom du défunt, pour réparer l'atteinte portée au patrimoine du défunt lui-même. » Avec ces auteurs, nous soutiendrons donc que l'action délictuelle, née sur la tête de la victime, ne s'éteint pas par le fait de son décès, survenu quelque temps après l'accident ; elle passe dans sa succession, où ses héritiers la recueilleront avec tous les éléments de celle-ci. C'est, du reste, en ce sens que s'est formellement prononcée la Cour d'Angers, par arrêt du 12 juillet 1872 [3].

[1] Aubry et Rau, t. IV, p. 751.

[2] Note sous Seine 7 janv. 1879. S. 81. 1. 21.

[3] Angers 12 juill. 1872. D. 72. 5. 386.

Dans le même sens, voir motifs d'Aix 8 juin 1887. J. la Loi du 10 août 1887.

b) Cette solution doit-elle être maintenue au cas où la mort du voyageur se produirait à l'instant même du sinistre ? On a prétendu qu'il y avait ici une grave raison de douter. L'action en responsabilité, dit la Cour de Besançon (1er décembre 1880), n'a pas pu prendre naissance sur la tête de la victime, puisque le fait même qui engageait cette responsabilité mettait fin instantanément à ses jours [1]. La Cour d'Aix s'était déjà chargée par avance de répondre à cette objection ; dans un arrêt d'une logique très puissante et très serrée que nous ne pouvons nous empêcher de reproduire en entier (6 janvier 1869) : « Attendu que les délits contre les personnes donnent ouverture à une action civile en réparation. Attendu que la loi ne déroge nulle part à cette règle pour l'homicide par imprudence, quand la mort est instantanée ; que cette exception serait contraire aux principes de la matière, et qu'elle entrainerait les plus étranges anomalies. Attendu, il est vrai, que l'action civile en dommages-intérêts est la conséquence légale du concours d'une faute et d'un préjudice, qu'elle est à l'égard de ce concours dans les rapports successifs d'effet et de cause ; que les deux éléments de la cause sont réalisés avant que l'effet se soit produit, et que la mort de la victime précède ainsi la naissance de l'action ; mais que cette particularité n'influerait sur son existence qu'en tant qu'il s'agirait d'une action purement personnelle et non transmissible par voie d'hérédité ; que le contraire est évident, puisque le droit à des dommages-intérêts passe aux héritiers de la victime, dans tous les cas d'homicide involontaire, non suivi de mort instantanée ; or, une action

[1] Besançon 1er déc. 1880. S. 81. 2. 20.

ne peut changer de nature, être personnelle ou impersonnelle, d'après une circonstance accidentelle et étrangère à ses éléments constitutifs [1] ». Avec les rédacteurs de cet arrêt, nous concluons à l'admissibilité d'une telle action, que nous considérons comme un élément du patrimoine du défunt.

Section VI. — Compétence.

S'il est vrai de dire en général que les règles de compétence sont les plus délicates et les plus importantes de la procédure, il est aussi exact d'ajouter que là ou ces questions sont les plus incertaines, c'est dans la matière des accidents de chemins de fer. S'il est assez facile de dire à quelles sortes de juridictions la victime ou ses représentants devront s'adresser, il est bien mal aisé de déterminer quel tribunal précis sera compétent à raison du lieu.

Compétence ratione materiæ. — Les procès relatifs aux accidents de transport sont évidemment du ressort de l'autorité judiciaire. Mais appartiennent-ils à la juridiction de droit commun ou à une juridiction d'exception? Disons tout d'abord que sans aucun doute le juge de paix serait en pareille matière absolument incompétent; car la loi du 25 mai 1838, dans son art. 2, limite sa compétence aux retards, frais de route, perte ou avaries d'effets accompagnant le voyageur.

Mais il n'en est pas de même pour les juges consulaires. Nous savons que tout acte de commerce appar-

[1] Aix 6 janv. 1869. Lamé-Fleury 1869, p. 192.

tient à leur juridiction : et le contrat de transport est certainement un acte de cette nature lorsqu'il est conclu entre un voiturier de profession, telle que l'exploitant d'un chemin de fer, et une personne voyageant pour les besoins de son commerce (arg. art 632 C. com.). En pareil cas, toute contestation relative à son exécution est de la compétence exclusive du tribunal de commerce. Mais si le contrat était formé avec un particulier non commerçant, il aurait alors un caractère mixte : commercial au regard de la Cie, il serait civil au regard de l'autre partie. On devrait alors logiquement appliquer la règle : « actor forum sequitur rei », et attribuer compétence au tribunal civil ou commercial, suivant que l'acte litigieux est civil ou commercial pour le défendeur. Toutefois, la jurisprudence accorde depuis longtemps une faveur au non-commerçant : d'après elle, celui-ci peut, à son choix, citer le commerçant devant l'une ou l'autre de ces deux juridictions[1].

Si donc un accident de chemin de fer doit être considéré comme une inexécution d'une convention, il faut conclure des principes que nous venons d'exposer à la compétence du tribunal civil ou du tribunal de commerce, au gré de la victime, sauf le cas où celle-ci aurait voyagé pour les besoins de son négoce ; car alors seule la juridiction consulaire pourrait en connaître.

Mais que décider si l'on admet, avec la jurisprudence, que l'accident ne peut donner lieu à une réparation pécuniaire qu'en tant que délit, c'est-à-dire considéré comme un acte qui n'a qu'un rapport très lointain avec le contrat de transport ? Faudra-t-il dire que seule

[1] Cass. 11 janv. 1869. S. 69. 1. 13. — Aix 15 janv. 1884. D. 85. 2. 49.

la juridiction de droit commun sera compétente? On aurait pu le soutenir; mais selon l'opinion bien assise et déjà ancienne de la Cour de cassation, les tribunaux de commerce peuvent connaître non seulement des obligations conventionnelles, mais aussi de celles qui se forment sans accord de volonté par l'effet d'un quasi-contrat ou d'un quasi-délit, pourvu qu'elles dérivent de faits prenant leur source dans une faute commise par l'une des parties dans l'exécution de son contrat[1].

La Cour de Paris, allant plus loin, a admis la même solution, lorsqu'il s'agissait d'un véritable délit civil (18 février 1874). La compétence du tribunal de commerce est admise, alors même que l'action serait intentée par d'autres que la victime, par ses représentants (tribunal de commerce de la Seine, 30 juin 1877[2]). Toutefois, la solution deviendrait douteuse, si les parents du voyageur agissaient, non plus en leur qualité d'héritiers, mais en leur nom personnel, en se fondant sur le préjudice à eux causé.

Nous venons de déterminer quelles juridictions peuvent connaître *ratione materiæ* d'une demande d'indemnité, en cas d'accident de chemin de fer, lorsque celle-ci se présente sous la forme principale. Mais le tribunal civil et le tribunal de commerce sont-ils toujours les seuls qui puissent se prononcer en pareille matière? Non : si ce fâcheux événement a le caractère de délit de droit pénal et donne lieu à une poursuite des agents de la Cie devant un tribunal répressif, il est loisible à la victime ou à ses représentants de saisir celui ci de

[1] V. Lyon-Caen et Renault : Dr. com., t. 1, n° 124.
Cass. 24 août 1863 S. 63. 1. 497; 14 fév. 1882. D 82. 1. 411.
Paris 20 déc. 1878. Lamé-Fleury, 1880, p. 99.

[2] Seine 30 juin 1877. Lamé-Fleury, 1880, p. 69.

l'action civile, accessoirement à l'action publique (art. 3, C. inst. crim.) ; les demandeurs ont même intérêt à prendre cette voie, car elle est la plus rapide.

Compétence ratione loci. — Il importe maintenant de rechercher quels peuvent être, à raison du lieu, les juges appelés à statuer sur le litige Nous distinguerons suivant le genre de juridiction que la victime veut choisir.

Tribunal civil. – Si le demandeur veut saisir un tribunal civil, il faut évidemment appliquer l'art. 59 du code de procédure : le défendeur sera assigné devant le tribunal de son domicile. Quel est le domicile d'une vaste C^ie^ de chemins de fer, dont le réseau embrasse une grande partie de la France ? Pendant longtemps, la jurisprudence avait admis que, conformément au droit commun, une société, une C^ie^ ne pouvait avoir qu'un seul domicile, qui était pour les uns le siège social, et pour les autres le lieu du principal établissement. D'où l'ennuyeuse nécessité pour quiconque avait des difficultés avec une C^ie^ de chemins de fer dans un lieu fort éloigné de la capitale, d'assigner celle-ci à Paris. Emue de ces graves inconvénients pratiques, la Cour de Cassation a admis, surtout depuis 1857, qu'une société pourrait avoir plusieurs domiciles ; et notamment qu'une C^ie^ de chemins de fer serait considérée comme en ayant un dans toute gare d'une importance suffisante pour la rendre assimilable à un établissement principal [1]. Après quelques hésitations au début, toute la jurisprudence n'a pas tardé à se fixer définitivement en ce sens. Mais si l'on est aujourd'hui d'accord sur le

[1] Cass. 30 juin 1858. D. 58. 1. 424 ; 15 nov. 1875. D. 76. 1. 321. ; 19 juin 1876. D. 77. 1. 135.

principe, de nombreuses difficultés sont survenues pour son application aux demandes en indemnités à la suite d'accidents. Sans entrer dans le détail des divergences jurisprudentielles, indiquons les solutions générales auxquelles la majorité des tribunaux et des Cours semblent s'être arrêtés. Pour qu'on puisse assigner une Cie dans une de ses gares, il faut : 1° Que cette gare soit assez importante pour pouvoir être considérée comme une succursale du siège principal. 2° Que la Cie y entretienne un agent chargé de la représenter dans toutes les difficultés avec le public. 3° Qu'il y ait un certain lien entre cette gare et le litige pour lequel elle est assignée [1]. Cette dernière condition, quoique conçue en des termes vagues, a pour but d'empêcher qu'on ne puisse assigner une Cie en une gare quelconque de son réseau, gare qui n'aurait aucune relation avec l'affaire, portée devant les tribunaux. Quand, en matière d'accident de chemin de fer, pourra-t-on dire que cette condition se trouve remplie ? C'est ici que l'incertitude la plus grande va régner. A quelle gare succursale pourra-t-on rattacher le débat sur la responsabilité délictuelle de la Cie ? Est-ce celle du lieu où le billet a été pris ? Est-ce celle dans le ressort duquel l'accident s'est produit ? Ces deux solution sont été concurremment admises. Un jugement du tribunal civil de Reims du 23 août 1877 et un arrêt de la Cour d'Aix du 8 juin 1887 [2] ont décidé, en effet, que non seulement le voyageur blessé, mais encore sa veuve ou ses enfants après son décès, pouvaient agir

[1] V. Garsonnet. Procédure t. 1, p. 716 et s.
Cass. 14 janv. 1885. Jurispr. nantaise 1885. 2. 29. Cass. 3 fév. 1885. Gaz. Pal. 1885. 1. 349. Chambéry 16 fév. 1891. S. 92. 2. 130.

[2] Aix 8 juin 1887. J. la Loi du 10 août 1887.

devant les juges du lieu où le billet avait été délivré. Cependant dans le cas particulier où les héritiers intentent l'action en leur nom personnel, en se fondant sur un quasi-délit, on a soutenu que ce tribunal était incompétent (Paris, 6 juillet 1878, trib. Nice, 12 déc. 1886, et Pau 26 nov. 1900)[1]. D'autre part, l'assignation serait encore valable devant la juridiction du lieu de l'accident, pourvu que celui-ci se fût produit dans le territoire d'une gare succursale, ou tout au moins dans le périmètre des opérations techniques de cette succursale ; et cela serait vrai alors même que l'action serait intentée par les héritiers de la victime[2].

Tribunal de commerce. — Celui qui assigne son adversaire devant la juridiction consulaire peut avoir le choix entre trois tribunaux (art. 420. C. procéd.) : 1° celui du domicile du défendeur ; 2° celui dans la circonscription duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ; 3° celui dans le ressort duquel le paiement devait être effectué. La victime d'un accident de chemin de fer peut-elle invoquer cette triple compétence ? La réponse à cette question dépend de la nature que l'on reconnaît à son action. Admet-on qu'elle est délictuelle, suivant l'opinion générale de la jurisprudence, l'article 420 est inapplicable ; car, en effet, l'obligation fondée sur un délit ou sur un quasi délit se forme sans convention ; par suite, on ne saurait dire

[1] Paris 6 juill. 1878. Lamé-Fleury, 1880, p. 183. Trib. Nice 12 déc. 1886. J. la Loi du 28 janv. 1887. Pau 26 nov. 1900. S. 1901. 2. 15.

[2] En ce sens : Cass. 15 déc. 1869. S. 70. 1. 111. Orléans 19 mars 1886. D. 87. 2. 107 et S. 87. 2. 244. Orléans 7 août 1886. S. 87. 2. 245. Rouen 9 avril 1898 et Orléans 16 mars 1899. D. 1900. 2. 99. Paris 15 déc. 1896. S. 97. 2. 279

qu'il y a une promesse, ou qu'il y ait un paiement [1]. Le seul tribunal compétent sera donc celui du domicile du transporteur, suivant les règles que nous avons déjà établies pour la compétence du tribunal civil [2].

Mais les auteurs, qui admettent que la responsabilité de la Cie est fondée sur l'inexécution d'un contrat, en concluent sans hésiter que l'article 420 peut s'appliquer[3]. Nous n'avons pas à revenir sur le tribunal du domicile du défendeur. Mais les deux autres dispositions de ce texte demandent quelques explications. Le lieu de la promesse et de la livraison sera la gare où le voyageur prend son billet ; n'est-ce pas là où le contrat est conclu ? n'est-ce point là où la livraison du transport commence à être effectuée [4]. Quant au lieu du paiement, quel est il ? Plusieurs Cours d'appel, statuant, il est vrai, sur des litiges relatifs à des marchandises, avaient soutenu que le mot : « paiement » désignait l'accomplissement de toute espèce de prestation ; d'après cette opinion, était compétent le tribunal du lieu où l'obligation du transporteur était parfaite, c'est à-dire le tribunal de la gare destinataire [5]. Mais cette solution n'a pas prévalu, et l'on a décidé que cette expression se référait, non pas à l'engagement de la Cie, mais à celui de son client (expéditeur ou voyageur) ; par suite, le lieu de paiement est celui où le

[1] Cass. 16 mars 1858. D. 58. 1. 130. Douai 4 mai 1897. D. 98. 2. 312.

[2] Voir Douai, précité.

[3] V. Lyon-Caen et Renault, tome 3, n° 700 et s. V. Thaller : Dr. com., p. 628 note.

[4] Voir décisions analogues en matière de marchandises : Cass. 27 avril 1856 et 18 juin 1867.

[5] En ce 1er sens : Paris 31 juill. 1850. D. 51, 2. 111.
Angers 29 juil. 1853. D. 54. 2. 198. Poitiers 12 fév. 1861. D. 61. 2. 59.

prix du billet est compté, c'est-à-dire la gare initiale [1].

En résumé, nous pouvons dire que l'application de l'article 420 ne peut jamais conférer à la victime d'un accident qu'un choix très limité entre le tribunal du domicile de la C^ie^ et celui de la station de départ.

Tribunal de répression. — Le demandeur veut-il invoquer la compétence exceptionnelle qui lui est assurée, en cas de poursuite pénale d'un ou plusieurs agents de la C^ie^, par l'article 3. C. instr. crim., il devra porter son action civile devant les mêmes juges qui auront à statuer sur l'action publique. Or, aux termes de l'article 23 C. inst. crim., ceux-ci pourront être soit ceux du lieu du délit, soit ceux de la résidence du prévenu, soit enfin ceux du lieu d'arrestation du délinquant.

[1] En ce 2^me^ sens : Pau 13 déc. 1864. Paris 20 mars 1869 et Limoges 9 mars 1872.

TROISIÈME PARTIE

Transport des bagages

CHAPITRE PREMIER

Caractère du contrat de transport des bagages

Tout voyageur a le droit de faire suivre par le train, où lui-même prend place, les colis qui l'accompagnent, ceux-ci prennent le nom plus spécial de bagages. Ce droit lui est reconnu par le cahier des charges (art. 44) et les tarifs généraux (art. 8, 12, 13 et 14). Il suffit donc que le porteur d'un billet de chemin de fer présente ses bagages aux agents chargés de les recevoir, pour manifester son intention d'user de cet avantage et pour obliger la C^ie^ à tenir sa promesse.

Quel est le caractère juridique de cette opération? N'est-ce qu'une conséquence du contrat de transport de la personne? ou tout au moins doit-on voir là une convention accessoire intimement unie à lui? Sommes-nous, au contraire, en présence d'un contrat nouveau, totalement indépendant du premier, et portant sur des choses? Si cette dernière solution était exacte, il faudrait appliquer à cette opération toutes les règles de droit, toutes les dispositions règlementaires, admises pour le transport des marchandises; telle en serait la

conséquence évidente, inévitable. Mais la conception la plus vraisemblable, celle qui nous paraît avoir été admise par les rédacteurs du cahier des charges, considère, au contraire, le transport des voyageurs et des bagages comme effectué en vertu d'un « contrat unique, qui a pour objet principal la personne et qui porte accessoirement sur des choses »[1]. Cette opinion a sa source dans la remarque suivante. Chacun sait que tout porteur d'un billet de place peut faire véhiculer gratuitement ses bagages jusqu'à concurrence d'un poids de 30 kilogrammes. Or, s'il se formait dans ce but un contrat indépendant, il serait à titre gratuit ; le transport en franchise de ces 30 kilogrammes serait une libéralité faite par la C^ie^ à tout voyageur. Cet avantage serait inexplicable. N'est-il pas plus raisonnable de penser que la C^ie^, exploitant une industrie, exige une rémunération pour tous les services qu'elle rend ? Pour qu'il en soit ainsi, ne faut-il pas reconnaître que le prix du transport de ces objets est compris dans la valeur du billet de place ? Celle-ci, en effet, est calculée, devons-nous supposer, de façon à payer à la C^ie^ ses soins relatifs à la personne et ses soins relatifs aux bagages. Faut-il en conclure que les règles de ces deux transports sont identiques ? Faut-il, notamment, en cas de perte ou avaries des colis, décider que la responsabilité du voiturier ne peut avoir sa source que dans un délit, ainsi que la jurisprudence le décide pour les accidents de voyageurs ? Ce serait là, à notre sens, une exagération. Les deux objets du contrat sont d'une nature si différente que les dispositions qui régissent l'un, ne cadreraient point avec l'autre ; aussi devons-

[1] V. Traité dr. com. Lyon-Caen et Renault, t. 3, n° 700 ; Code des transports : Feraud-Giraud, t. 3, p. 376.

nous dire que les bagages se verront appliquer dans une certaine mesure et, notamment, en matière de responsabilité, les règles qui concernent les marchandises. Pour rendre cette solution plus saisissable, nous pouvons analyser l'opération, non plus en un contrat unique, mais en deux conventions, l'une touchant la personne, l'autre les bagages ; mais nous prenons bien soin d'ajouter que la première joue un rôle prépondérant, tandis que la seconde a un caractère accessoire et a, en quelque sorte, sa cause dans la précédente [1].

Si tel était, jusqu'à ces dernières années, le seul caractère qu'il fût permis de reconnaître au transport des bagages, il serait faux de croire qu'il en est nécessairement toujours ainsi. Nous devons, en effet, signaler une innovation récente, qui permet de rompre avec cet état de choses. Aux termes d'un nouveau tarif N° 110, homologué par décision ministérielle du 27 octobre 1900, les C^ies doivent transporter, à l instar des bagages, les colis que leur propriétaire n'accompagne pas sur la totalité ou partie du parcours. Cette mesure est entrée en application depuis le 1^er janvier 1901. Le premier projet n'accordait cette faculté que pour les objets destinés à l'usage personnel des voyageurs, mais le texte définitif, tel qu'il a reçu l'approbation administrative, étend cette disposition aux échantillons des représentants de commerce. La seule différence pratique qui existe entre le transport ordinaire des bagages et la nouvelle combinaison réside dans la rémunération due à la C^ie ; ici il ne saurait s'agir de franchise ; aussi ces colis sont-ils taxés, dès les premiers kilogrammes, au même taux que les excédents c'est-à-dire

[1] En ce sens : Cass. 16 déc. 1882. S. 83. 1. 433.

à un taux très élevé, ce qui rend très rare l'application de ce nouveau tarif. Le transport des bagages ne répond donc plus aujourd'hui à une conception juridique toujours uniforme ; il peut être opéré, en effet, non seulement en vertu d'un contrat accessoire au contrat de transport de la personne même, mais encore en vertu d'une convention principale, indépendante ; c'est le cas dont nous venons immédiatement de parler. N'oublions pas d'ajouter que, dans les explications qui vont suivre, nous négligerons constamment celui-ci, si rare en pratique, pour parler uniquement de l'hypothèse habituelle des bagages accompagnés par le voyageur. Nous indiquerons d'abord les conditions générales de ce transport, puis nous rechercherons quelle est la responsabilité de la C^ie^, en cas de perte, avarie ou retard.

CHAPITRE II

Conditions du transport des bagages

Section I.— Qu'entend-on par bagages?

Le mot « bagages », dans notre ancienne langue, désignait les objets liés au voyageur par un lien personnel. Aussi certains auteurs donnent, à ce terme, un sens étroit[1] : ils entendent par là les malles, valises, sacs de nuit et plus généralement « les colis spéciaux nécessaires à la personne pendant la durée ou pour l'accomplissement du voyage ». Nous empruntons cette dernière formule à un jugement du tribunal de commerce de la Seine (22 septembre 1883) qui s'était prononcé en ce sens[2]. Mais cette interprétation restrictive nous paraît porter atteinte aux véritables droits du voyageur. Exiger de celui-ci la preuve que ses objets sont exclusivement destinés aux soins de sa personne ou aux nécessités du voyage actuel serait une vexation à son égard, sans grand profit pour la Cie. Aussi, la plupart des auteurs sont aujourd'hui d'accord avec la jurisprudence pour admettre la règle suivante : doivent être considérés en principe comme bagages tous les objets présentés par le voyageur, qu'ils

[1] V. Traité sur la législat. des chemins de fer, par Rebel et Juge, p. 273.

[2] Paris, 16 janv. 1873. Lamé-Fleury, 1874, p. 36.
Trib. com. Seine, 22 sept. 1883. J. trib. com. 1884, p. 529.

soient renfermés dans des malles et caisses, ou qu'ils circulent à découvert.

Toutefois, la nature même de ce transport implique quelques exceptions, imposées soit par les règlements, soit seulement par le bon sens et l'équité. Tout d'abord, signalons le seul cas qui soit prévu par un texte. L'art. 21 de l'ordonnance de 1846 disait : « Il est défendu d'admettre dans les convois, portant des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu à des explosions ou à des incendies ». L'envoi de telles choses, comme bagages, était donc prohibé d'une manière absolue ; mais des difficultés nombreuses devaient se produire entre voyageurs et employés de la Cie sur le point de savoir quelles substances rentraient dans les termes de ce texte. Aussi, pour couper court à toute controverse, le décret du 1er mars 1901 (art. 21) a édicté une disposition plus heureuse : il remet au ministre des travaux publics le soin d'énumérer les diverses matières explosibles, inflammables ou vénéneuses, qui ne pourront pas entrer dans un train de voyageurs.

A défaut de texte, le simple bon sens suffit pour apporter quelques autres restrictions au droit du voyageur. L'on conçoit, en effet, que la Cie ne puisse être tenue de transporter des objets de trop grandes dimensions, qui ne pourraient contenir dans le fourgon des bagages, par exemple ceux qui dépassent 6m 50 de longueur, ni les objets d'un poids excessif, dont le maniement par les employés serait impossible. C'est ce qu'a exprimé la Cour de cassation dans son arrêt du 24 octobre 1888[1], en disant : « Le droit du voyageur ne reçoit d'autres restrictions que celles qui provien-

[1] Cass. 24 oct. 1888. S. 89. 1. 83. D. 89. 1. 117. V. aussi circulaire du 11 mai 1875.

draient des nécessités de chargement et de déchargement des trains de grande vitesse et des dimensions des wagons affectés au transport des bagages ». Comme il ne s'agit là que d'une question de mesure et non de règles précises, il appartient aux juges du fond d'apprécier quels colis peuvent être considérés comme bagages[1]. Nous ne pouvons qu'approuver la Cour de Paris qui, par arrêt du 1er février 1886, a déclaré comprendre parmi ceux-ci une charrue de 2 mètres de long, montée sur roues avec ses accessoires. Les circonstances de la cause permettaient d'affirmer qu'elle n'était ni assez lourde, ni assez encombrante pour en être exclue[2]. Tout récemment, des agents de chemins de fer avaient refusé de recevoir un quadricycle, sous prétexte que son poids trop élevé en empêchait le chargement, et avaient exigé de son propriétaire le démontage de cette petite voiture en plusieurs parties. Le tribunal de commerce de la Seine (24 avril 1901) n'a pas craint de condamner la Cie à payer une indemnité à ce voyageur pour le dédommager des frais et soucis de cette opération; car les juges avaient constaté que le quadricycle, étant donnés le nombre des agents dont disposait la gare et le temps d'arrêt du train, aurait pu, sans difficulté, être chargé en entier dans le fourgon[3]. Non contents de ne pas enregistrer certains colis qui leur apparaissaient, souvent à tort, excéder la limite des possibilités matérielles, certains employés ne voulaient pas constater leur refus par un écrit, qui aurait établi l'existence et les causes de la difficulté, devant les tribunaux. Lorsqu'il n'y avait pas eu de

[1] Cass. 10 déc. 1873 cité par Picard. t. 4 p. 174.
[2] Paris, 1 févr. 1886. S. 86. 2. 69.
[3] Trib. com. Seine, 24 avril 1901. J. la Loi du 20 mai 1901.

témoins à l'incident, les agents pouvaient nier le débat, et le voyageur n'avait aucun moyen de prouver le refus. Aussi, le ministre des travaux publics vient d'adresser aux représentants des C^ies^ une circulaire (novembre 1901) les invitant à délivrer à l'intéressé un certificat, grâce auquel celui-ci pourra porter facilement le litige devant l'autorité judiciaire.

Nous pouvons donc affirmer qu'un voyageur peut faire transporter à titre de bagages tous les objets quelconques qui l'accompagnent, sous les réserves qui précèdent, sans avoir à indiquer la nature de leur contenu, ni leur valeur. On a cependant prétendu qu'une déclaration spéciale était nécessaire, lorsque les malles renfermaient des objets d'or ou d'argent, des bijoux et autres valeurs. L'on a invoqué, à l'appui de cette opinion, l'art. 47 du cahier des charges et les tarifs généraux, qui fixent pour ces matières une taxe particulière *ad valorem*. Remarquons que la question ne s'est posée que lorsqu'il s'est agi d'apprécier la responsabilité des C^ies^, en cas de perte ou de détérioration des bagages. Il est donc inutile de la discuter ici; nous nous en occuperons plus loin. Faisons seulement observer qu'en pratique les C^ies^ n'exigent jamais aucune déclaration. N'imposant aucune déclaration, elles ne font jamais, non plus, vérifier le contenu des colis; cependant un arrêt de la Cour de cassation du 1^er^ juillet 1876[1], leur en reconnaît le droit. Il s'agissait d'un transport illicite de boissons, sans pièce de régie, transport opéré dans les bagages d'un voyageur; il y avait là une contravention matérielle, qui devait fatalement entraîner une condamnation à la charge du

[1] Cass. 1^er^ juillet 1876. dans Picard. t. 4 p. 177.

voiturier; c'est afin de permettre à la Cie de se prémunir pour l'avenir contre un tel danger, que la Cour suprême lui a reconnu ce droit tout platonique de vérification.

Section II. — Mode de preuve.

La remise des colis entre les mains des agents des gares donne lieu à la formalité de l'enregistrement. C'est au moment de cette remise que se forme le contrat accessoire de transport des bagages. Quel en est le mode de preuve? On ne dresse pas, comme pour les messageries, une lettre de voiture, indiquant l'expéditeur, le destinataire et la nature des objets; les voyageurs ne sont pas même tenus, en France, de mentionner leur nom et leur adresse sur leurs malles; ils agiraient cependant prudemment, s'ils mettaient ces énonciations, qui seraient précieuses, afin de faciliter les recherches, au cas de perte ou d'envoi dans de fausses directions; mais en principe, on peut dire que la Cie ignore les noms des personnes qu'elle transporte. Aussi doit-elle individualiser en quelque sorte chaque bagage en lui donnant un numéro d'ordre et en le pesant : c'est ce qu'on appelle l'enregistrement. Numéro et poids figurent seuls sur un bulletin, qui est remis au voyageur : c'est ce titre qui lui servira de preuve du contrat[1].

Section III. — Prix du transport des bagages.

« Tout voyageur, dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogr., n'aura à payer pour le port de ce bagage

[1] Voir Cass. 26 oct. 1896. S. 97. 1. 237. D. 98. 1. 500 et Rennes 1er mars 1898. S. 98. 2. 468.

aucun supplément du prix de sa place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogr. pour les enfants transportés à moitié prix. » Ainsi s'exprime l'article 44 du cahier des charges. Notons cependant qu'il est perçu un droit fixe d'enregistrement de 10 centimes. Le montant du poids, admis en franchise, invariable pour les voyageurs ordinaires, peut être élevé ou abaissé pour ceux qui traitent avec la Cie, en demandant l'application des tarifs spéciaux d'abonnement. Parmi les abonnés en effet, les uns n'ont droit à aucune franchise, d'autres au contraire peuvent faire transporter gratuitement un poids supérieur à 30 kilogr. Dans toute hypothèse, les excédents sont taxés suivant un même barème, joint aux tarifs; le prix de leur transport est proportionnel à la fois au poids dépassant la limite convenue et au nombre de kilomètres à parcourir. Le paiement de leur port s'opère au moment même de l'enregistrement.

Section IV. — Qui peut bénéficier de la franchise?

Le droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages est-il un droit personnel au porteur du billet, ou bien celui-ci, en prêtant son ticket à un autre voyageur, peut-il lui transmettre son droit? C'est là une question des plus controversées et des plus intéressantes, à cause des nombreux principes que sa discussion met en jeu.

D'abord pour limiter le débat, écartons une hypothèse sur laquelle tout le monde est d'accord. Lorsque plusieurs personnes voyagent ensemble, parents, amis, associés d'affaires ou simples excursionnistes, elles

ont incontestablement le droit de mettre leurs bagages en commun, elles peuvent charger l'une d'elles de prendre tous leurs billets et de faire enregistrer à l'aide de ceux-ci l'ensemble de leurs malles. C'est que cette communauté d'individus, unis pour la durée du voyage, constitue une sorte de personnalité, représentée par le chef de groupe, et réunissant sur sa tête les droits de tous [1]. Cette faculté n'a jamais été contestée par les C^ies^ ; et tous les auteurs l'ont reconnue, qu'ils l'appellent tolérance ou qu'ils la considèrent comme un véritable droit.

Mais s'il s'agit d'un voyageur qui, pour éviter de payer la taxe des excédents, emprunte, à titre gratuit ou moyennant rémunération, le billet d'un tiers, la question est tout autre. Le désaccord le plus absolu règne sur la qualification qu'il convient de donner à ce fait. Nous allons envisager la question au double point de vue civil et pénal.

1° D'abord, au point de vue purement civil, cet acte est-il licite ou est-il interdit? Pour pouvoir trancher cette difficulté, il faut se demander quelle est la nature du droit à la franchise, ou, plus exactement, il faut résoudre au préalable le problème suivant : Le droit à la franchise est-il cessible ou incessible? C'est l'interprétation du cahier des charges et des tarifs qui va nous donner la réponse. L'art. 44 du cahier des charges est ainsi conçu : « Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kg. n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément de prix de sa place » ; les tarifs généraux reproduisent cette disposition et ajoutent seulement que, pour l'excédent, il est tenu

[1] V. Orléans, 27 mai 1884. D. 86. 2. 8.

d'acquitter une taxe particulière. Il faut bien avouer que ces textes ne résolvent pas *in terminis* la difficulté. Mais il n'est pourtant pas impossible de déterminer la nature du contrat qu'ils supposent et, par suite, celle de l'avantage qu'ils confèrent. Nous savons déjà qu'on ne voit pas se former deux conventions indépendantes l'une de l'autre, mais deux contrats étroitement unis, dont le second est l'intime accessoire du premier ; on pourrait même dire qu'il n'y a qu'un unique contrat produisant un double effet : l'un relatif au transport de la personne, l'autre au transport des bagages. Cette analyse ne nous montre-t-elle pas la relation intime que les rédacteurs du cahier des charges ont dû supposer entre le voyageur et ses colis? Nous pouvons donc affirmer que le droit à la franchise est personnel au voyageur et ne saurait être détaché de lui pour être conféré à un tiers. A quoi donc le porteur d'un billet peut-il légitimement prétendre? A son propre transport d'abord, et accessoirement au transport de 30 kg. de bagages, s'il en a. Telle est la condition tacite que la nature de l'opération nous oblige à sous-entendre. Par suite, s'il n'a aucun objet à faire enregistrer, ce voyageur n'a aucun droit à la franchise ; il ne saurait céder un droit qu'il n'a pas. Cette incessibilité a été proclamée par la Chambre criminelle de la Cour de cassation (16 décembre 1882) en ces termes : « Attendu qu'il résulte manifestement de la combinaison des dispositions du cahier des charges et des tarifs que le billet donne, à celui qui le prend, droit au transport de sa personne et jusqu'à concurrence de 30 kg. au transport des bagages, dont il a la légitime disposition ; que ce droit accessoire du droit principal, qui concerne la personne même du voyageur, est inhérent au droit de

place, qu'il n'en saurait être détaché par un fait qui aurait pour résultat d'en transporter le bénéfice à un étranger[1]. » Aussi pouvons-nous dire : celui qui prête son billet à un autre, pour lui permettre de couvrir un excédent de bagages, commet un acte répréhensible au même degré que celui qui fait l'emprunt. Tous deux, par leurs manœuvres, violent le contrat et causent un préjudice à la Cie, puisqu'ils l'empêchent de percevoir la taxe à laquelle elle a droit. Ne voyons-nous pas réunies les conditions suffisantes pour engager leur responsabilité civile[2] ?

Malgré la compétence des auteurs qui ont admis ce système et malgré l'autorité de la Cour de cassation, un parti assez important dans la doctrine et la jurisprudence repousse les conclusions auxquelles nous nous sommes arrêtés : En principe, dit-il, tout droit est cessible, sauf texte contraire (art. 1598 C. civ.); or, l'art. 44 du cahier des charges n'est pas décisif pour entraîner l'incessibilité du droit à la franchise. En effet, ajoutent ces auteurs, cette disposition peut recevoir une tout autre interprétation que celle qui lui a été donnée par la Cour suprême. Elle a en réalité pour but d'empêcher que la Cie soit tenue de transporter gratuitement un trop grand poids de colis; elle fixe la limite de 30 kil. par personne, afin que le poids total véhiculé en franchise n'excède jamais le nombre de 30 kil., multiplié par celui des voyageurs. Pourvu que ce maximum total ne soit pas dépassé, la Cie n'a pas à se plaindre. Tel est le système soutenu par MM. Lamé-

[1] Cass. 16 déc. 1882. S. 83. 1. 433. D. 83. 1. 177.

[2] En ce sens : Féraud-Giraud. t. 3 n° 344; Picard. t. 4. p. 181 et les conclusions de l'avocat général sous Cass. 16 déc. 1882 précité. V. aussi Wahl. Titres au porteur n° 1105.

Fleury et Chaufton, repris ensuite par M. Lyon-Caen[1], et adopté par quelques rares décisions de justice[2]. Cette opinion n'est pas seulement condamnée par l'étude théorique des textes et de la nature du contrat, elle l'est encore par ses conséquences pratiques elles-mêmes. Qu'arriverait-il si l'on proclamait licite l'emprunt de billets ou plus généralement la cession du droit à la franchise? C'est qu'aux abords de toutes les gares, il se ferait un grand trafic de ces droits; tout voyageur sans bagages prêterait à tout autre de ses compagnons de route, plus chargé, son billet, moyennant rémunération; ou bien il ferait enregistrer lui-même une foule de colis appartenant à des tiers, qui ne voyageraient pas. Ce commerce serait très fructueux pour les intermédiaires qui s'en chargeraient. Seule la C^ie^ en souffrirait; elle assisterait impuissante à ces combinaisons, qui feraient baisser ses recettes pour excédent de bagages, et même celles des messageries. Est-ce là le résultat que le cahier des charges a voulu atteindre? Nous ne le pensons pas.

Non contents d'attaquer le principe du système que nous venons de défendre, nos adversaires en combattent le tempérament, admis par tous en faveur des personnes, parentes ou amies, voyageant en commun. La Cour de Cassation (16 décembre 1882) l'avait justifié en ces termes : « Si les diverses personnes d'une même famille ou d'une même compagnie peuvent réu-

[1] Articles de M. Lamé-Fleury. J. des Economistes 1863. p. 92 et Bulletin des chemins de fer 1878. p. 158., et de M. Chaufton. J. la Loi, 1881. p. 100, 1882, p. 284 et 1883 n^os^ des 20-23 février. Note de M. Lyon-Caen. S. 83. 1. 433.

[2] Trib. de Belley, 25 avril 1863. Gaz. trib. 10 juin 1863, reformé par Lyon ; trib. de Cherbourg, 26 déc. 1864, reformé par Caen ; Bordeaux, 25 août 1881. S. 81. 2. 193 (arrêt cassé).

nir leurs bagages dans une commune déclaration pour l'enregistrement, cette réunion se justifie comme application et exercice du droit individuel de chaque voyageur sur partie des bagages déclarés, et qui restent leur propriété ou à leur disposition pour le moment de l'arrivée ». Et M. Lyon-Caen de s'écrier : « La Cour suprême fait des distinctions qui ruinent son système, elle admet qu'un voyageur en principe ne peut pas emprunter un billet à un autre voyageur, lorsque celui-ci n'a point de bagages, mais elle semble en même temps reconnaître la légitimité de ce prêt, quand celui qui l'a fait a aussi des bagages lui appartenant. » A notre tour, qu'il nous soit permis de nous étonner de voir paraître un sophisme, sous cette tendancieuse réfutation. Où M. Lyon-Caen voit-il que la Cour de Cassation déclare licite le prêt de billets entre personnes étrangères les unes aux autres, qui n'auraient de commun que la même destination? Elle n'a jamais dit que deux voyageurs quelconques pouvaient faire enregistrer en même temps leurs malles, pour éviter à l'un d'eux de payer une taxe ; elle ne le permet que si ceux-ci ont un lien de parenté ou au moins de communauté temporaire de vie. Entre les deux hypothèses, il y a, nous semble-t-il, une différence ! Qu'il soit difficile en pratique de distinguer le cas où l'emprunt de billet sera licite et celui où il ne le sera pas, nous le reconnaissons. Mais il appartiendra aux tribunaux de déterminer, d'après les éléments de la cause, dans quelle catégorie l'on se trouvera. Ici nous raisonnons en droit, et les difficultés pratiques qu'il peut y avoir à appliquer le droit ne doivent pas nous impressionner.

2° Illicite à nos yeux, au point de vue civil, l'emprunt de billet, destiné à couvrir un excédent de baga-

ges, tombe-t-il sous le coup d'une loi pénale ? Pour nous, qui avons admis dans la controverse précédente que la cession du droit à la franchise était interdite à la fois par l'article 44 du cahier des charges et les tarifs généraux, une deuxième question se dresse aussitôt : Ces textes sont-ils de ceux qui ont les caractères suffisants pour autoriser l'application d'une peine ? Quant aux auteurs qui prétendent parfaitement licite cette opération, ils devraient, semble-t-il, se borner à opposer au seuil de ce débat une fin de non-recevoir, sans réplique au moins à leurs yeux ; mais sentant sans doute leur première argumentation fléchir, ils consentent à entrer dans la discussion nouvelle ; et ils affirment que le cahier des charges et les tarifs (auraient-ils le sens que nous leur prêtons) sont impuissants à entraîner une sanction répressive [1]. Ils invoquent deux séries de raisons.

Tout d'abord, ils posent le principe suivant : une peine ne peut être prononcée qu'en vertu d'un texte de loi, clair et précis. Le seul que l'on rencontre ici est l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, ainsi conçu : « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté, et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du Ministre des Travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs. » Est-ce à dire que toutes les règles relatives à l'exploitation sont sanctionnées par cette disposition ? Non, répondent les partisans de ce système. « Il faut faire, disent-ils, une grande distinction parmi les règles d'exploita-

[1] V. Lamé-Fleury, J. le Droit, des 28-29 oct. et 10 nov. 1872. Chauffon, loco citato, et Lyon-Caen (note au S. 83. 1. 433).

tion : les unes sont des règles de police et sont le plus souvent relatives au transport des personnes ; les autres touchent à l'exploitation commerciale La règle d'après laquelle un voyageur ne pourrait emprunter le billet d'un tiers rentre évidemment dans cette deuxième catégorie. Or, ajoutent ces auteurs, cette deuxième catégorie ne peut pas recevoir la sanction de l'art. 21». Ils invoquent, en ce sens, la rubrique du titre III, dans lequel ce trouve ce texte, rubrique ainsi libellée : « Mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer » ; ils invoquent encore les mots : « Police et sûreté », auxquels l'expression d' « exploitation » se trouve accolée dans le texte lui-même. Tout cela démontre, pensent-ils, que le législateur ne visait, sous ce terme, que les règles d'exploitation technique, dans leurs rapports avec l'ordre public, et non les règles d'exploitation commerciale, d'ordre purement pécuniaire et privé. Ils concluent en disant : « Il y a au moins un doute, et en matière pénale, l'obscurité de la loi doit la faire interpréter dans le sens le moins rigoureux ».

A l'inverse de ces éminents auteurs, nous ne pensons pas qu'il y ait ni un doute, ni une hésitation : le mot « exploitation » doit être entendu dans son sens ordinaire ; il serait inutile, s'il n'ajoutait quelque chose aux termes de « police et de sûreté ». Le législateur a voulu donner, en quelque sorte, pleins pouvoirs au gouvernement, se fiant à sa sagesse et à sa discrétion. Telle est, du reste, l'opinion constante de la Cour de cassation depuis les arrêts du 6 janvier 1848 et du 23 juin 1864[1]. Admettre une autre interprétation serait déclarer illicite ou tout au moins sans valeur beau-

[1] Cass. 6 janv. 1848. D. 48. 1. 42; 23 juin 64. S. 64. 1. 340.

coup de dispositions de l'ordonnance de 1846, sous prétexte qu'elles ne viseraient que l'exploitation commerciale et non l'exploitation technique ou la sûreté des voyageurs ; ce serait creuser une grave lacune dans l'organisation des chemins de fer. Aussi, déclarons-nous, la délégation faite par le législateur aux détenteurs du pouvoir règlementaire est suffisante pour permettre à ceux-ci de réprimer toute contravention à l'exploitation des voies ferrées, dans le sens le plus général de cette expression.

Mais les adversaires de la répression ne se tiennent pas pour battus ; un dernier et très fort argument leur reste : l'interdiction de céder son droit à la franchise ne figure pas dans un texte, prévu par l'art. 21 de la loi de 1845. En effet, disent-ils, ne rentrent dans les termes du législateur ni le cahier des charges, ni les tarifs homologués. Aussi violentes sont leurs attaques contre la Cour suprême, qui dans son arrêt du 16 décembre 1882, a émis l'affirmation suivante[1] : « Attendu que le cahier des charges a été approuvé par la loi de concession et par le décret du 19 juin 1857, et que les tarifs généraux ont été homologués par le ministre des travaux publics, en vertu de la délégation de pouvoirs à lui conférés par le règlement d'administration publique du 15 novembre 1846. Que les actes ainsi régulièrement approuvés ont force légale, qu'ils créent entre la C^ie^ et ceux qui traitent avec elle des obligations réciproques, dont l'observation est garantie par la sanction pénale de la loi du 15 juillet 1845. » En premier lieu, disent les auteurs dont nous nous faisons l'écho, le cahier des charges n'est qu'une convention entre l'Etat et les C^ies^, et l'approbation, qui lui a été donnée

[1] Cass. 16 déc. 1882. D. 83. 1. 177 et S. 83. 1. 433.

par la loi de concession et par le décret postérieur, n'a pas eu pour effet d'en modifier le caractère ; il émane uniquement de l'Etat, personne privée, et non de l'Etat puissance publique[1]. De même, les tarifs homologués ne sont que de simples actes d'ordre privé ; lorsqu'un ministre homologue un tarif, il accepte, au nom du public qu'il est censé représenter, les propositions de la Cie ; mais il ne s'attache à cet acte aucune idée de répression. A la rigueur, on pourrait bien accepter la formule, chère à la Cour de cassation : « ces actes ainsi régulièrement approuvés ont force de loi ». Oui, elle est exacte, si on l'entend dans le sens où ces mots sont employés par l'art. 1134 du C. civ : « les conventions légalement faites tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites », c'est-à-dire en ce sens qu'elles lient chacune des parties à l'égal d'un texte législatif. Par suite, le public, représenté par l'autorité compétente, doit obéissance au cahier des charges et aux tarifs, comme s'il les avait acceptés lui-même par un libre accord avec la Cie. Mais dire que leur violation pourrait entraîner l'application d'une peine constituerait un anachronisme dans notre droit : ne serait-ce pas, en effet, ressusciter la *pœna privata* du droit romain ? Du reste, alors même qu'on considèrerait les tarifs homologués comme de véritables arrêtés ministériels, faudrait-il en conclure que la sanction de l'art. 21 y est toujours attachée ? Il suffit de lire cet art. 21 de la loi, ainsi que l'art. 79 de l'ordonnance, pour être édifié sur ce point. Pour bénéficier d'une sanction pénale, les décisions ministérielles doivent être prises en vue de l'exécution d'un

[1] En ce sens : Cass. 10 mai 1844. S. 44. 1. 458 ; 2 mai 1873. S. 73 1. 342. et Cass. Belge. 20 juin 1883. S. 83. 4. 33. Contra : Cass. 19 janv. 1858. S. 58. 1. 238 ; 14 mai 1878. S. 78. 1. 383. 31 déc. 1879. S. 80. 1. 315.

règlement d'administration publique, ou avoir au moins leur germe dans l'une de ses dispositions. Or, si l'art. 44 de l'ordonnance interdit la perception d'aucune taxe de transport sans une homologation ministérielle, cette règle ne saurait avoir qu'un seul effet : rendre la Cie passible d'amende, au cas où elle exigerait des particuliers des taxes non homologuées ; mais les voyageurs, n'étant astreints par aucun règlement à obéir à toutes les énonciations des tarifs, ne sauraient être frappés de la même sanction. Il n'en serait autrement que dans les cas précis où le principe de leur obligation aurait sa source dans un article de l'ordonnance de 1846 ou du décret de 1901. Par exemple, l'art. 63 (aujourd'hui nouvel art. 58) interdit de prendre place dans un wagon sans billet ; quiconque viole cette prohibition contrevient à un règlement d'administration publique et, par suite, à la loi de 1845. Mais, en matière de bagages, aucunerègle de ce genre n'existe dans l'ordonnance, ni dans le décret ; donc les tarifs homologués, les arrêtés ministériels, rendus sur ce point ne peuvent prétendre à aucune sanction pénale, puisqu'ils ne répondent pas aux conditions exigées par le législateur.

Nous avouons que cette dernière argumentation nous touche beaucoup ; si les premiers motifs, invoqués à l'encontre de l'arrêt de la Cour suprême, n'avaient pu nous convaincre, les seconds nous paraissent à eux seuls décisifs. Aussi, nous rangeons-nous du côté de ceux qui disent : emprunter un billet à un autre voyageur pour éviter de payer le transport d'un excédant de bagages ne constitue pas une contravention. Nous ne cachons pas que cette dernière opinion a contre elle presque toute la jurisprudence ; la liste est

longue des jugements ou arrêts, qui, en pareille hypothèse, ont prononcé une condamnation pénale [1]. Nous pourrions cependant indiquer quelques tribunaux, qui ont refusé d'appliquer l'amende : ce sont ceux de Belley et de Cherbourg et la Cour de Bordeaux (déjà cités). Mais hâtons-nous d'ajouter qu'ils ne fournissent aucun appui à notre système ; ils n'ont de commun avec lui que le résultat. Car, s'ils ne voient point dans l'emprunt de billet, une contravention, c'est parce qu'ils le jugent déjà parfaitement licite au point de vue civil.

D'après nous, au contraire, cet acte est prohibé à la fois par le cahier des charges et les tarifs, celui qui le commet viole les conditions du contrat de transport et engage sa responsabilité civile. Mais ce voyageur ne nous paraît pas passible d'une peine ; car il est de principe, en droit criminel, qu'une peine ne peut être édictée que par une loi ou, en vertu d'une délégation formelle du législateur, par un règlement d'administration publique ; or, ce principe ne se trouve pas ici satisfait [2].

Appendice. — *Trafic des messageries par un abonné.*

Une controverse analogue à la précédente a été soulevée au sujet des cartes d'abonnement. Les tarifs homologués portent la clause suivante : il est interdit à tout abonné d'opérer le trafic des messageries, c'est-

[1] Lyon, 11 mai 1863. D. 63. 2. 138. Colmar, 27 sept. 1864. D. 64. 2. 197. S. 65. 2. 11. Caen, 25 janv. 1865. S. 65. 2. 9. Cass. Ch. crim. 16 déc. 1882. D. 83. 1. 177. S. 83. 1. 433 et sur renvoi Poitiers 26 janv. 1883. D. 83. 2. 96. S. 84. 2. 8. Trib. de Béziers. 20 déc. 1887. Pand. 88. 2. 50.

[2] Dans le sens absolu de notre opinion, nous ne pouvons citer qu'un seul jugement, celui du trib. corr. de Mulhouse. 20 août 1864. D. 64. 3. 91.

à-dire de faire transporter comme lui appartenant des colis ne faisant pas, en réalité, partie de son bagage personnel. Si l'abonné viole cette convention, la Cie victime de sa fraude pourra, sans aucun doute, lui réclamer des dommages-intérêts ; mais est-il punissable ? Pour les divers motifs que nous avons développés ci-dessus, certaines juridictions avaient refusé de voir là une contravention ? (Trib. Vienne, 17 janvier 1900, trib. Valence, 15 févr. 1900 et Cour de Chambéry, 27 octobre 1900 [1]). Mais la Cour suprême, fidèle à sa jurisprudence antérieure, a cassé l'arrêt de Chambéry, en disant que : « les tarifs et règlements relatifs à l'exploitation des chemins de fer, une fois revêtus de l'homologation ministérielle, acquéraient force de loi et devaient être l'objet d'une application rigoureuse » (Ch. crim. 27 octobre 1900 [2]).

Faut-il voir une opération prohibée dans l'espèce suivante ? Un individu use de sa carte d'abonnement pour faire enregistrer en franchise des colis lui appartenant, à deux départs successifs de trains, alors que lui-même ne monte que dans le second de ces convois. La jurisprudence avait toujours qualifié cette combinaison du nom de contravention punissable [3]. Car, disait-elle, c'est violer la disposition du cahier des charges et des tarifs, qui n'accorde la franchise qu'« au voyageur », c'est à-dire à celui qui voyage en même

[1] Trib. Vienne, 17 janv. 1900. J. la Loi du 26 janv. 1900. Trib. Valence. 15 févr. 1900. J. la Loi du 9 mars 1900. De ces décisions, on peut rapprocher celle du trib. de Chateau-Thierry, quoiqu'elle vise une hypothèse un peu différente : 22 déc. 1899. Gaz. Pal. du 17 janv. 1900.

[2] Cass. 27 oct. 1900. S. 1901. 1. 56. Dans le même sens : Amiens, 10 mars 1900, et Grenoble 7 juin 1900. D. 1900. 2. 461.

Reims, 13 janv. 1900. J. la Loi du 24 janv. 1900.

[3] En ce sens : Douai 25 nov. 1890. S. 91.2. 61.

temps que les bagages. Mais le tribunal correctionnel de Meaux (20 mars 1901) a prononcé en pareil cas le relaxe de l'abonné poursuivi ; d'après ce jugement, celui qui fait enregistrer ses colis en franchise n'est pas tenu de les accompagner lui-même ; il suffit que le droit au transport de la personne existe et puisse en fait être exercé ; or, ces deux conditions étaient remplies dans l'espèce. Si cette décision nous paraît exacte, en ce sens qu'elle aboutit à repousser l'application d'une peine, ses motifs peuvent être critiqués, car ils conduiraient à tort à dégager l'auteur de la combinaison, même de toute responsabilité civile [1].

[1] Trib. Meaux. 20 mars 1901. 2. 243 et Annales dr. com. 1901. p. 127.

CHAPITRE III

Responsabilité de la Compagnie pour retard, perte ou avaries de bagages

Le contrat de transport des bagages, étant intimement lié à celui du transport de la personne, doit recevoir son exécution en même temps que celui-ci. Par suite, la Cie de chemins de fer est tenue de faire suivre les colis par le même convoi, où a pris place leur propriétaire : celui-ci peut les réclamer au lieu de sa destination, dès l'arrivée du train qu'il vient de quitter[1]. Si cette Cie ne peut en opérer aussitôt la remise, parce qu'ils subissent un retard ou parce qu'ils sont avariés ou totalement perdus, elle ne satisfait pas aux conditions de la convention ; aussi des dommages-intérêts pourront être dus en vertu des principes généraux du droit et par application des art. 1782 C. civ., 103 et 104 C. com.

Si, en principe, le voiturier n'est responsable que de l'inexécution du contrat de transport, il peut se présenter une hypothèse où il est tenu, avant sa formation. Supposons que le voyageur dépose sa malle dans une gare, à l'endroit précis où les bagages sont accumulés ; puis qu'il aille au guichet se faire délivrer le billet de place qui est indispensable pour opérer l'enregistrement. A son retour, il s'aperçoit soudain

[1] V. circulaire du 23 févr. 1857. et trib. com. Seine, 19 janv. 1901, J. la Loi, du 26 mars 1901.

que sa malle a disparu, qu'elle ait été l'objet d'un vol ou d'une confusion. Peut-il demander une indemnité à la Cie ? La jurisprudence l'admet en se fondant sur le motif suivant : le voyageur est obligé, par la série des formalités exigées par le voiturier lui-même, de s'écarter un instant de ses bagages ; il ne peut pas, durant cet intervalle, les surveiller efficacement ; ne doit-on pas dire qu'il les a confiés tacitement, mais forcément aux agents de la gare ? ou en un mot qu'il y a un dépôt nécessaire engageant, en cas de perte, la responsabilité de la Cie ? (art. 1949, C. civ.) [1].

Section I. — Preuves a fournir.

Celui qui invoque la responsabilité de son cocontractant doit d'abord démontrer l'existence de l'acte juridique, qui sert de base à son action. Le voyageur, qui se plaint du défaut de livraison de ses bagages, fait cette preuve par la production du bulletin d'enregistrement [2]. Mais dans le cas où il y aurait avarie ou perte partielle, découvertes après la sortie de la gare, comment le demandeur pourra-t-il justifier sa qualité, si, suivant l'usage, il a remis son bulletin aux agents du dépôt ? Sa situation serait très précaire ; afin d'obvier à ce danger, il convient d'admettre la solution suivante : le voyageur pourra garder son titre entre ses mains, pour le cas où il découvrirait ultérieurement une avarie ou un manquant dans ses colis ; toutefois, les employés auraient le droit de lui faire signer un écrit constatant la livraison, sous toutes réserves de sa

[1] Aix, 11 mars 1871. S. 71. 2. 98. D. 73. 5. 104. Trib. civil Mâcon, 19 mai 1896. D. 99. 2. 164. Aix, 17 mai 1900. J. le Droit du 11 août.

[2] Seine 14 mai 1892. D. 93. 2. 179.

part. Ajoutons que la représentation du bulletin n'est pas absolument nécessaire ; si on l'avait égaré, il suffirait de recourir aux modes de preuve du droit commun ; elle n'est pas non plus une justification irréfutable, car le voiturier peut prouver que le voyageur, bien que détenteur du bulletin, a déjà reçu les bagages qu'il réclame une seconde fois [1].

Ne faut-il pas, en outre, que le plaignant démontre l'existence d'un préjudice? Cette condition est encore exigée, en cas de simple retard [2]. Mais elle n'est plus requise s'il y a eu perte totale ou avaries ; car alors le fait du préjudice se démontre de lui-même. Mais, en toute hypothèse, le demandeur reste tenu d'en établir l'étendue. Comment se fera cette preuve, en cas de perte d'une malle ? Ici, les éléments certains d'appréciation feront défaut; car le plus souvent seul leur propriétaire sait quels objets étaient dans ses colis ; les juges seront-ils obligés de le croire sur parole ? En général, ses prétentions seront admises sans difficultés, lorsqu'elles paraîtront raisonnables et modérées ; si par exemple il indique que sa malle contenait du linge ou des vêtements à son usage. Mais des justifications plus sérieuses seront exigées, s'il élargit le cercle de la demande, s'il invoque parmi ses bagages la présence d'objets précieux, tels que des valeurs au porteur ; dans ce dernier cas, il devra indiquer avec exactitude la nature et les numéros de ces titres [3].

Une fois que le voyageur a fourni tous ces éléments

[1] Rouen, 30 janv. 1883. S. 85. 2. 165. D. 84. 2. 199.

[2] Cass. 22 nov. 1871. S. 71. 1. 158. D. 72. 1. 63.
Seine, 22 janv. 1885. Gaz. Pal. 85. 1. Suppl. 47.

[3] V. Wahl. Titres au porteur, n° 1085.

de preuve, la Cie est-elle toujours tenue de réparer les conséquences de la perte, des avaries ou du retard des bagages ? Oui, sauf une seule exception ; il est permis au transporteur de démontrer que ces événements ont été amenés, non par sa faute, mais par un cas fortuit ou une force majeure, ou même par un vice propre de la chose ; il échapperait alors à toute responsabilité (art. 1784 C. civ., 103 et 104 C. com.).

Section II. — Etendue de la responsabilité.

Si les art. 1782 C. civ., 103 et 104 C. com. posent le principe de la responsabilité du voiturier, ils n'indiquent point quelle en sera l'étendue ; ils se réfèrent donc implicitement au droit commun. Or, les règles générales de notre législation, renfermées dans les art. 1150 et 1151 C. civ. nous disent : « Le débiteur qui n'exécute point ses engagements n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat » ; et, d'autre part, il ne doit réparer que « ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ».

Nous devons donc rejeter comme contraire à ces principes tout système qui déclarerait le voiturier indéfiniment responsable de la valeur totale des objets perdus. Pour défendre un tel système, on pourrait dire : pourquoi ne pas appliquer aux bagages les mêmes dispositions que la jurisprudence invoque en matière d'accidents de voyageurs ? Mais, répondrons-nous, ce serait oublier que l'art. 1782 existe ; or, si l'on peut douter de sa valeur pour les lésions faites au corps humain, ses termes les plus clairs nous obligent à l'appliquer à toutes les choses qui sont l'objet d'un

transport. Et qui nierait que le législateur ait voulu voir là un cas de responsabilité contractuelle? C'est en vain que les partisans de cette opinion ont invoqué de vieux arrêts de la Cour de cassation, de la Cour d'Alger et de Paris, qui cependant sont loin d'être décisifs en ce sens[1]. Mais ne viennent-ils pas de triompher récemment avec un arrêt de la Cour d'Amiens, du 18 mars 1899?[2] On pourrait le croire avec quelque apparence de raison. L'arrêt, envisageant la perte ou l'avarie des échantillons d'un commis-voyageur, dit en effet : « La Cie est responsable, pour la totalité de leur valeur, des bagages qui lui sont confiés ». Mais continuons la lecture des motifs, qui sont ainsi conçus : « Cette obligation, d'après la jurisprudence, n'a d'autres limites que celles résultant de la situation de fortune du voyageur, du but et des conditions de son voyage ». Et la Cour prend soin de constater qu'en l'espèce : « les objets transportés n'avaient rien d'exagéré et ne dépassaient ni les besoins de sa profession, ni les conditions du voyage ». En réalité, si les magistrats d'Amiens ont condamné la Cie à payer l'intégralité du dommage, c'est non pas par application de l'art. 1382 C. civ., qu'ils se sont bien gardés d'invoquer, mais parce qu'en fait, cette indemnité n'excédait pas ce qui aurait pu légitimement être prévu, au moment du contrat ; c'est plutôt à l'art. 1150 et aux règles de responsabilité contractuelle que les juges se sont référés.

Nous repousserons encore toute limitation de garantie à une somme déterminée à forfait. Au début du XIXe siècle, les voituriers avaient invoqué, en leur

[1] Cass. 16 avril 1828. S. 29. 2. 88. Alger, 16 déc. 1846. S. 47. 2. 88. Paris, 12 janv. 1852 et 24 nov. 1857. S. 56. 2. 759.

[2] Amiens, 18 mars 1899. D. 1900. 2. 62. Pand. 1900. 2. 25.

faveur, une loi du 24 juillet 1793, qui fixait à 150 fr. le montant maximum de l'indemnité. Mais leur prétention a toujours été repoussée ; car cette loi était faite uniquement en faveur du monopole des messageries de l'Etat, et était manifestement inapplicable aux autres entrepreneurs de transport [1].

A défaut de texte législatif, ne serait-il pas permis à un voiturier d'insérer au dos du bulletin de bagages une clause, restreignant sa responsabilité et fixant par avance son étendue ? Il nous paraît certain qu'en thèse générale une telle convention serait parfaitement licite ; car elle ne porterait aucune atteinte à l'ordre public. C'est ce que la jurisprudence admet couramment en matière de transports maritimes [2]. Mais, dès qu'il s'agit des chemins de fer, la solution change : car les C^ies^ sont tenues de véhiculer voyageurs et bagages suivant les conditions générales fixées par les tarifs homologués ; ces tarifs font la loi entre elles et les particuliers ; or, si les tarifs admettent certaines de ces conventions pour les messageries, aucun d'eux n'autorise pareille limitation de responsabilité dans le transport des bagages ; donc, si une telle clause était insérée dans un bulletin d'enregistrement, elle devrait être considérée comme non écrite. Nous avons pu constater, en parcourant les recueils de jurisprudence, que la question s'était fort rarement posée ; ce qui prouve que les C^ies^ ont presque toujours reconnu le bien fondé de cette solution [3]. A plus forte raison, déclarerions-nous nulle la mention « sans garantie » par laquelle une C^ie^ préten-

[1] Cass. 13 vend. an X. et 6 févr. 1809. S. 2. 1. 72 et 9. 1. 173.

[2] Cass. 2 avril 1890. S. 90. 1. 213. ; 12 juill. 1893. S. 95. 1. 126.

[3] On peut cependant citer en ce sens : Douai, 17 mars 1847. S. 47. 2. 237. Caen, 17 juill. 1883. V. Féraud-Giraud, t. 3. n° 454.

drait décliner toute responsabilité dans le transport des bagages [1].

Calcul de l'indemnité. — Appliquons maintenant les principes, que nous avons admis, au calcul de l'indemnité. Celle-ci n'a pour limite que ce qui a été prévu ou pu être prévu, lors du contrat. Or, il est certain que la rapidité et la simplicité, avec lesquelles s'opère l'enregistrement, ne permettent point au voyageur d'énumérer la liste et de révéler l'importance de ses bagages. Il ne saurait donc s'agir ici que de prévisions un peu indécises et vagues. Or, comment interpréter celles-ci ? D'après le but du contrat lui-même. Que se sont proposé les parties ? Surtout le transport de la personne, et souvent tel est leur seul but. Mais si le parcours a quelque longueur, il devient indispensable au voyageur d'emporter avec lui certains objets : les uns, les plus menus, resteront sous sa main, les autres seront confiés aux agents du train. Dans ces conditions, n'est-il pas raisonnable de dire : ce que la C^ie^ pense transporter, c'est seulement ce qui est nécessaire à la personne pour les besoins de son voyage ? Nous ne prétendons pas que l'on n'ait le droit de faire suivre que des objets essentiellement attachés à l'individu ; ce que nous voulons dire seulement, c'est que, si quelqu'un fait figurer dans ses bagages des valeurs hors de proportion avec ce qu'on a pu prévoir, c'est à ses risques et périls. Ce système est conforme aux principes, à la nature du contrat et à l'intention présumée des parties. Il peut invoquer en sa faveur l'opinion de MM. Aubry et Rau,

[1] V. circulaire du 9 déc. 1896 et Cass. 25 janv. 1898 (espèce de la bicyclette) S. 98. 1. 361. V. aussi Ann. dr. com. 1896. p. 101.

Sourdat et Guillouard[1], ainsi que presque toute la jurisprudence[2].

Il appartient aux juges du fait d'apprécier souverainement ce qui a pu être prévu[3]; ils tiendront compte non seulement du but et des conditions du voyage, de l'aspect extérieur des colis, mais encore de la situation, de la profession du voyageur. C'est ainsi que très souvent les tribunaux ont condamné une Cie à payer une lourde indemnité à des représentants de commerce, dont les échantillons avaient été perdus ou avaient subi un retard, et ils ont tenu compte de l'émolument qui serait résulté de leurs placements, s'ils avaient eu leurs colis à leur disposition[4]. L'administration des chemins de fer serait mal venue à dire qu'au moment du contrat, elle n'a pas eu connaissance de la qualité de cette personne, ni de la valeur de ses bagages. Avec la Cour suprême (26 octobre 1896), nous lui répondrions : « Les formalités abrégées de l'enregistrement, déterminées par la Cie elle-même, s'imposent à tous les voyageurs et constituent les conditions de ce transport spécial, auxquelles la Cie ne pourrait pas ensuite se soustraire pour soutenir, par l'invocation de l'art. 1150, qu'elle n'a pu prévoir le préjudice résultant du retard ou de la perte des colis. En effet, ajoute la Cour, quand celui qui a déposé ses bagages aux mains

[1] Aubry et Rau. t. 4. p. 523. Sourdat : de la responsabilité, t. 2 n° 1006. Guillouard : du louage t. 2, n° 760.

[2] Douai, 17 mars 1847. S. 47. 2. 207. Paris 7 déc. 1858. S. 58. 2. 224. Cass. 7 août 1867. S. 67. 1. 398. Montpellier 28 août 1871. S. 72. 2. 14. Cass. 10 déc. 1873. S. 75. 1. 176. Riom. 13 août 1879. S. 79. 2. 299.

[3] Cass. 4 mars. 74. Lamé-Fleury 74.p. 103.

[4] Cass. req. 26 oct. 1896. S. 97. 1. 234. D. 98. 1. 500.
Rennes, 1er mars 1898. S. 98. 2. 197. D. 98. 2. 468.
Amiens, 18 mars 1899. D. 1900. 2. 59.
Dijon, 20 déc. 1900. J. jurispr. Marseille. 1901. 2. 74.

des agents de la Cie est un commis-voyageur, comme il lui a été impossible de déclarer préalablement sa qualité, son but commercial et le contenu de ses colis, ces justifications peuvent être faites après coup, judiciairement, avec la même efficacité que si elles avaient figuré dans le bulletin d'enregistrement. La Cie ne peut décliner sa responsabilité, en vertu des principes généraux dont elle a exclu l'application dans l'intérêt de son service et de l'exploitation de son monopole ». Gardons-nous de nous méprendre sur le véritable sens de cette dernière formule. Il ne faudrait pas croire que la Cour de cassation abandonne complètement l'art. 1150 C. civ.; elle prétend l'invoquer au contraire, mais avec une légère modification que la nature de l'opération impose; elle ne fait, en somme, que pousser jusqu'à ses dernières conséquences cette règle, admise aujourd'hui par tous : c'est qu'il n'est pas nécessaire que les parties aient prévu, lors du contrat, la quotité des dommages-intérêts ; il suffit qu'elles en aient prévu la cause.

La même idée nous conduit à admettre, quoique à l'inverse, la solution suivante. Si une personne place dans une malle des titres, papiers d'affaires ou de famille, d'une très grande importance pour elle, mais qui ne se rattachent nullement à l'exercice de sa profession, et qu'en tout cas elle pourrait facilement garder sur elle, elle commet une imprudence; aussi, en cas de perte de la malle, le tribunal laissera à sa charge la plus grande partie du préjudice qu'elle subit; car il était absolument impossible au transporteur de soupçonner l'existence de ces papiers au milieu des bagages et encore moins leur haute valeur [1].

[1] En ce sens : Grenoble. 13 févr. 1872. S. 73. 2. 35.
Trib. com. Boubaix, 4 mai 1898. J. le Droit du 8 avril 1898.

Bagages renfermant des objets précieux, visés par le cahier des charges. — Les règles précédentes ne devront-elles pas recevoir exception, au cas où les bagages renfermeraient des objets précieux, soumis à des conditions toutes particulières. L'art. 47 du cahier des charges et les tarifs généraux disent, en effet : que « l'or et l'argent monnayé ou en lingot, les bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs » devront être l'objet d'une déclaration spéciale et seront taxés suivant leur valeur. Mais le peu de précision de ces textes fait naître un doute : cette disposition vise-t-elle seulement les expéditions par messageries ou bien s'applique-t-elle aussi aux colis accompagnant les voyageurs? L'une et l'autre opinion ont été également soutenues.

1° Certains arrêts, interprétant le silence du texte dans le sens le plus étendu, appliquent l'art. 47 aux bagages [1]. Mais ceux qui admettent cette solution ne sont pas tous d'accord sur les conséquences qu'il faut en déduire sur la garantie, due par les C^ies^ de chemins de fer.

La Cour suprême avait en effet jugé, le 7 août 1867, qu'à défaut de déclaration des objets précieux et de payement de la taxe, aucune responsabilité n'incombait de ce chef à la C^ie^. En cas de perte, celle-ci devait seulement répondre des effets personnels du voyageur. En effet, celui qui a voulu se soustraire à l'application du tarif qui le garantissait entièrement, s'est fait en quelque sorte son propre assureur contre les risques

[1] Cass. 7. août 1867. S. 67. 1. 398. D. 68. 1. 34. Cass. 22 nov. 1871. Picard. t. 4. p. 176. Cass. 5 mars 1872 (motifs incidents). S. 72. 1. 299 et D. 72. 1. 215. Paris 19 mars 1875. D. 77. 5. 92. Paris 16 mars 1899. D. 1900. 2. 59. Pand. 1900. 2. 153.

du voyage ; il devra seul supporter la perte ou l'avarie des objets de valeur, qu'il n'a pas déclarés [1].

Quoique adoptant le même principe, la Cour de Paris, dans son arrêt du 16 mars 1899 [2], a émis une solution différente : voici à la suite de quelles considérations habiles et équitables. Il s'agissait d'une caisse de bijouterie, qu'un commis-voyageur avait fait enregistrer et qui avait été égarée. La Cour déclarait : « que la Cie serait recevable à décliner l'entière responsabilité de la perte, si la faculté de faire la déclaration avec le paiement de la taxe était assurée au voyageur. » Mais les magistrats constataient : « que la Cie n'avait ni permis ni facilité le libre exercice de cette faculté en n'organisant au départ aucun bureau, en ne prenant aucune mesure pour assurer l'application du règlement qu'elle invoque. » D'autre part, le demandeur n'était pas, lui aussi, à l'abri de tout reproche ; car, dans l'espèce, il n'avait en aucune façon offert de payer la taxe *ad valorem*. En un mot, l'arrêt relevait une faute commune à la charge des deux parties ; dès lors, la Cie ne saurait être tenue de réparer intégralement le préjudice, ni ne saurait être exonérée de toute responsabilité. Aussi la Cour a-t-elle admis une solution intermédiaire ; elle l'a condamnée à payer la valeur de ce qu'elle avait pu prévoir lors du contrat, c'est-à-dire la valeur du « bagage ordinaire d'un voyageur de commerce »; ce qui revient à dire que la Cour a purement et simplement appliqué le droit commun.

2° Il n'est nul besoin, nous semble-t-il, d'employer le détour, dont nous venons de parler, pour pouvoir

[1] En ce sens : Paris 19 mars 75. D. 77. 5. 92. (précité).

[2] Paris 16 mars 1899 (précité), et dans le même sens : Trib. civil Seine 19 déc. 1900. J. le Droit du 31 janv. 1901.

appliquer les principes généraux à la perte d'objets précieux. Il suffit de déclarer que l'art. 47 du cahier des charges est inapplicable aux bagages et n'a en vue que les messageries. Il y a en ce sens une raison qui nous paraît très probante ; elle résulte de la remarque suivante : la disposition qui nous occupe est renfermée dans un des premiers alinéas de l'art. 47 ; or, si ce paragraphe ne s'explique pas lui-même sur sa portée, un de ceux qui suivent jette de la lumière sur ce point; l'un d'entre eux (5°) soumet les marchandises, et par exception les bagages, à telle condition qu'il indique ; c'est donc qu'en l'absence d'une mention de ce genre, les bagages ne sont pas visés par les paragraphes qui précèdent. Telle est, du reste, la véritable solution, à laquelle s'est arrêtée la Cour de cassation ; car dans les décisions qu'invoque le système opposé, la question n'avait été tranchée qu'incidemment ; au contraire, nous pouvons citer en notre faveur des arrêts où le débat portait sur le point précis qui nous occupe : ce sont ceux du 10 décembre 1873 et du 4 mars 1874[1]. Il nous reste donc à conclure : les objets d'or ou d'argent, les bijoux, etc., renfermés dans les malles d'un voyageur, n'étant soumis à aucune déclaration ni aucune taxe spéciales, doivent être, en cas de perte ou d'avaries, purement et simplement soumis aux règles générales du droit commun, telles que nous les avons ci-dessus indiquées.

[1] Cass. 10 déc. 1873. S. 75. 1. 176. D. 75. 1. 49. Cass. 4 mars 1874. D. 74. 1. 245. Dans le même sens, voir aussi : Riom 13 août 1879. S. 79. 2. 299, et Trib. de com. et C. d'Amiens, 18 mars 1899. D. 1900. 2. 62. Pand. 1900. 2. 25.

Appendice.

N'y aurait-il pas un moyen de limiter l'étendue de la responsabilité de la Cie, dans le cas où les colis des voyageurs renfermeraient des espèces monnayées ou des valeurs mobilières, sans prendre parti dans la controverse précédente ? Ne pourrait-on pas invoquer dans ce sens la loi du 18 avril 1889, qui est venue restreindre la responsabilité de l'hôtelier, jusque-là si lourde ? Voici quel raisonnement il faudrait faire pour y parvenir : L'art. 1782, C. civ., déclare que « les voituriers sont assujettis pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes, dont il est parlé au titre du Dépôt. » Or, si ceux-ci étaient autrefois tenus de réparer presque indéfiniment les vols et dommages des effets du voyageur (art. 1953), la loi du 18 avril 1889 est venue limiter « leur responsabilité à mille francs pour les espèces monnayées et les valeurs ou titres au porteur de toute nature, non déposés réellement entre les mains de l'aubergiste. » N'est-il pas possible d'appliquer cette disposition au voiturier ? La Cie de chemins de fer comme l'aubergiste, peut-on dire, n'a pas, en effet, reçu réellement les sommes ou valeurs, qui sont restées enfermées dans les colis du voyageur. Cette argumentation aurait eu quelque chance de succès, si cette limitation de garantie eût été établie par les rédacteurs du Code civil, dès 1804. Car le renvoi, opéré par l'art. 1782 du même code, aurait été fait alors en connaissance de cause. Pourtant, cette solution eût été encore incertaine; car le Code de commerce, qui est postérieur au code Napoléon et qui, par conséquent, a pu le modifier,

détermine la responsabilité du voiturier sans faire aucune allusion aux règles concernant l'aubergiste. La jurisprudence semble admettre cette dernière opinion, puisqu'elle refuse d'appliquer l'art. 1952 à la Cie des wagons-lits, qui cependant présente bien des analogies avec un hôtelier[1]. Quoi qu'il en soit sur ce point, il est à nos yeux un argument décisif, qui nous permet de repousser en matière de transport la règle spéciale de la loi du 18 avril 1889. C'est que les auteurs de cette loi n'ont jamais eu l'intention de viser autre chose que l'hypothèse précise de l'hôtelier : appliquer ce texte au voiturier serait violer ouvertement l'esprit de la loi. Aucune limitation de responsabilité ne saurait donc être admise au profit d'une Cie de chemins de fer.

Bien au contraire, cette responsabilité serait accrue, au cas où les bagages seraient volés par ses agents. Elle serait alors tenue de réparer intégralement le préjudice causé[2], car, incontestablement, l'auteur du larcin doit être tenu de restituer les choses qu'il a soustraites, ou bien, s'il ne les a plus entre les mains, d'en payer la valeur totale. Or, s'il est insolvable, la Cie sera soumise à cette dernière obligation, car, aux termes de l'art. 1384 C. civ., le maître est responsable des délits de ses préposés[3].

[1] Paris 8 mars 1894. D. 98. 2. 462. Cass. civ. 3 fév. 1896. D. 98. 1. 502.

[2] En ce sens. Cass. 16 mars 1859. S. 59. 1. 465.

Chambéry, 30 juin 1875. D. 78. 5. 119.

[3] Indiquons, à titre de renseignement, les dispositions de quelques législations étrangères sur les pertes, avaries ou retards des bagages. En Angleterre, les Cies de chemins de fer ne sont responsables que des effets d'habillement et menus objets à l'usage personnel du voyageur. Cette limitation n'a pas grand inconvénient pratique : car les personnes, qui veulent se prémunir contre les risques du voyage, trouvent dans toutes les grandes gares des agences qui font métier d' « assurer » les colis et même les personnes.

Dans l'Empire d'Allemagne, le règlement général de 1874 fixe à for-

Section III. — Qui a qualité pour agir contre la Cie ?

Il est hors de doute que le voyageur, lésé dans ses intérêts par la perte ou le retard de ses bagages, peut reprocher à la Cie l'inexécution de ses obligations, et lui demander une indemnité. Mais d'autres personnes ne pourraient-elles pas aussi agir, si ces événements leur causaient un préjudice? Il peut se faire que le voyageur ne soit qu'un gérant ou un employé du propriétaire des colis; le premier peut-être n'éprouve aucun dommage, ou n'éprouve qu'un dommage insignifiant; le second, au contraire, subit tout le poids de la perte ou du retard : aussi il importe beaucoup de savoir si ce dernier peut agir contre le transporteur. Lorsque, par exemple, les échantillons d'un représentant de commerce sont avariés ou égarés, son patron ne peut-il en réclamer la valeur? Non, répondent certains auteurs et certains tribunaux. Au nom de quel principe agirait celui-ci? En vertu d'un mandat général donné à son employé, et par application de cette idée que le mandataire est censé avoir contracté pour le

fait l'indemnité, à 15 fr. par kilog. en cas de perte de bagages, et 0 fr. 25 par kilog. pour chaque jour de retard. Des polices d'assurance, analogues à celles que nous avons trouvées en Angleterre, sont souvent passées entre les Cies et les voyageurs ; elles ont pour but de permettre à ceux-ci de toucher une indemnité supérieure à celle du tarif ; la prime qu'ils doivent payer est fixée à 2 fr. par 1.000 fr. de valeur déclarée pour chaque section de 150 km. à parcourir.

Enfin la loi belge du 25 août 1891 pose les règles suivantes (art. 42) : en cas de perte, la Cie devra payer la valeur des bagages, d'après le prix courant du commerce ; en cas de retard, l'indemnité consistera seulement en la restitution de tout ou partie du prix de transport des colis. Mais le voyageur, qui ne se croirait pas assez dédommagé par les indemnités ordinaires, n'aurait qu'à fixer au moment de l'enregistrement un intérêt à la livraison des bagages, et à payer une taxe supplémentaire ; il aurait ainsi droit à une plus forte réparation (art. 41).

compte de son mandant? Mais, objecte-t-on, la Cie, au moment où elle a délivré le bulletin d'enregistrement, n'a pas été avertie de l'existence de ce mandat; elle n'a pas eu cette « suffisante connaissance » de la qualité de commis, dont parle l'art. 1997 C. civ. Elle a donc le droit de ne pas vouloir connaître son patron [1].

Tel n'est pourtant pas l'avis de beaucoup de juridictions, et notamment de la Cour de cassation. Invoquant son argumentation générale dont nous avons déjà parlé, sur les formalités abrégées de l'enregistrement, la Chambre des requêtes (26 octobre 1896, précité) a répondu à l'objection qui précède : « La preuve du mandat, dit-elle, en vertu duquel le représentant opérait, pouvant être administrée au moment où se manifestent les conséquences de l'inexécution par la Cie de son obligation, il en résulte que le patron ou mandant a qualité soit pour intervenir à l'action intentée par son commis, soit pour se substituer à lui en son lieu et place, le commis ne devant pas être réputé avoir contracté en son nom personnel, en dehors de sa mission de mandataire » [2].

Section IV. — Compétence.

Compétence ratione materiæ.— Lorsque la personne, dont les bagages ont subi un retard, ont été avariés ou perdus, veut agir en justice, quelle sorte de juridic-

[1] En ce sens. Feraud-Giraud, t. 3, n° 443. Trib. com. Lille 29 déc. 1891. Lamé-Fleury, 1892, p. 8. Trib. com. Valenciennes, 17 déc. 1895. S. 97. 2. 147. Trib. com. Seine, 5 fév. 1898. J. la Loi du 3 avril 1898. Trib. com. Béziers 23 mai 1899. J. la Loi du 23 avril 1900.

[2] Dans le même sens: Cassation 4 mars 1874. D. 74. 1. 245. Bordeaux 9 mars 1896. D. 98. 2. 468; Paris 16 mars 1899. D. 1900. 2. 59. Rennes 1er mars 1898. S. 98. 2. 197. D. 98. 2. 468. Amiens 18 mars

tion peut-elle saisir ? Cette question soulève les mêmes difficultés que nous avons déjà envisagées, lorsque nous traitions des accidents de personnes. Nous n'avons qu'à nous référer aux règles que nous avons déjà posées : S'agit-il d'un individu voyageant pour les besoins d'un commerce, le contrat de transport est commercial au regard des deux parties, les juges consulaires sont seuls compétents. Se trouve-t-on dans toute autre hypothèse, le voyageur peut, à son choix, actionner la C^ie^ devant le tribunal civil ou le tribunal de commerce.

Mais ici vient s'ajouter une autre difficulté, qui provient de l'existence d'un texte spécial, l'art. 2 de la loi du 25 mai 1838. Cet article est ainsi conçu : « Les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 100 fr, et à charge d'appel jusqu'à 1,500 fr. entre les voyageurs et les voituriers pour retards, frais de route et pertes ou avaries d'effets accompagnant les voyageurs ». La question que fait naître cette disposition est la suivante : La loi de 1838 a-t-elle eu pour but et pour effet de dessaisir complètement les tribunaux de commerce des contestations visées par elle ? L'affirmative a été jadis soutenue par quelques décisions judiciaires [1] ; d'après elles, le juge de paix serait seul compétent, quelle que fût la qualité des parties en cause. Mais on n'a pas eu de peine à démontrer que la loi de 1838 n'avait nullement entendu porter atteinte à la

1899. D. 1900. 2. 62. Ce dernier arrêt pousse ce système jusqu'à ses extrêmes conséquences : il a admis l'action d'un tiers, dont les objets de bijouterie avaient été transportés dans les bagages d'un voyageur de commerce, en qualité de simple mandataire occasionnel.

V. aussi Trib. com. Seine 20 juin 1900. Gaz. trib. 5 août 1900.

Dijon 20 déc. 1900. J. jurisp. de Marseille 1901. 2. 74.

Trib. Marseille 1^er^ fév. 1901. J. jurisp. de Marseille 1901. 1. 181.

[1] Limoges 2 mai 1862. S. 62. 2. 195. D. 62. 2. 137. Paris 6 nov. 1866. S. 67. 2. 290. Trib. com. Seine 18 oct. 1871 S. 71. 2. 182.

compétence des tribunaux de commerce, ni substituer une juridiction civile à la juridiction consulaire. Elle a voulu seulement donner aux voyageurs une facilité de plus pour le cas où, ayant une faculté d'option, ils choisiraient la voie civile ; elle leur a ouvert, à la place du tribunal de première instance, la justice de paix, dont l'accès est plus facile et moins coûteux, toutes les fois que leur demande n'excèderait pas 1,500 fr. Telle est la solution aujourd'hui constante de la jurisprudence, solution qui a le double avantage de satisfaire les principes généraux de compétence, ainsi que l'intention du législateur [1].

Compétence ratione loci. — Si la juridiction civile est saisie, le défendeur doit être assigné devant le tribunal de son domicile (art. 59 C. pr. civ.). La jurisprudence, admettant l'idée de multiplicité de domiciles, permet de citer la Cie de chemins de fer devant les tribunaux des gares importantes, pourvu que la demande soit relative à un fait de leur service. Or le litige portant sur les bagages se rattache aussi bien à la gare de départ qu'à celle d'arrivée ; le voyageur pourra donc à son choix saisir le tribunal de l'une ou de l'autre [2]. Si c'est la juridiction commerciale que le demandeur veut choisir, la faculté d'option qui lui est accordée reste la même ; l'application de l'art. 420 C. pr. ne l'élargit pas ; car quel que soit le paragraphe de ce texte que l'on veuille invoquer, la compétence se trouvera toujours ramenée

[1] Cass. 4 nov. 1863 S. 64. 1. 134. D. 63. 1. 473.
Metz 26 mars 1867. S. 67. 2. 228. D. 68. 2. 30.
Trib com. Clermont-l'Hérault, 30 oct. 1873. Lamé-Fleury 1887, p. 224.
Trib. com. Alger 25 oct. 1887. Revue Alger, 1887, p. 469.

[2] Rennes, 3 mai 1871. S. 71. 2.93.

au tribunal du lieu du départ, ou à celui de la destination.

Section V. — Fin de non-recevoir et prescription.

La C^ie^ de chemins de fer ne pourra-t-elle jamais invoquer l'art. 105 C. com. pour écarter l'action du voyageur ? D'après ce texte, tel qu'il fut promulgué en 1807, « la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier ». C'était là une fin de non-recevoir rigoureuse, qui supposait, pour pouvoir être invoquée, la réunion des deux actes suivants : la réception des objets par le destinataire, et le paiement du prix de transport, après que celui-ci était effectué. Cette deuxième condition faisait évidemment défaut dans toutes les expéditions en port payé et dans tous les transports de bagages, puisque le prix était aussi payé d'avance : l'art. 105 ne s'appliquait pas à eux[1]. En est-il de même aujourd'hui, depuis la modification apportée à ce texte par la loi du 11 avril 1888 ? Si le nouvel art. 105 établit une exception de procédure moins grave que l'ancienne, et ne s'applique qu'à un moins grand nombre d'actions, il nous semble que les deux conditions dont nous venons de parler sont toujours requises ; sur ce point, en effet, le texte continue à s'exprimer comme autrefois ; aussi pensons-nous que les solutions anciennes devraient être maintenues.

Cependant, la jurisprudence a cru que le fait du paiement du port, au moment de la livraison ou après celle-ci, n'était plus exigé par la loi de 1888 d'une façon aussi impérieuse qu'autrefois ; et elle a admis la fin de

[1] Cass. 12 mars 1872. S. 73. 1. 111.

non-recevoir, même dans les cas d'expéditions en port payé d'avance, et par suite au cas de transport de bagages. Aussi la Cour de cassation a-t-elle dit : « la réception des bagages par le voyageur éteint toute action contre la Cie pour avarie ou perte partielle, si dans les 3 jours qui suivent celui de cette réception, le voyageur n'a pas notifié par exploit d'huissier ou par lettre recommandée sa protestation motivée » (arrêt du 25 mai 1891)[1].

A quelles actions s'applique la disposition de l'art. 105? Tandis que la fin de non-recevoir de l'ancien texte était générale et visait toute sorte de demandes dirigées contre le voiturier, celle qui résulte de la nouvelle rédaction a une portée limitée aux avaries et pertes partielles, elle laisse en dehors les actions fondées sur le retard ou sur une perte totale.

L'action du voyageur en cas de perte, avaries ou retard de bagages, peut en outre être l'objet d'une prescription : c'est là un mode normal d'extinction, aussi n'en parlons-nous que pour en indiquer le bref délai, fixé à un an, par l'art. 108, C. com. (modifié par la loi du 11 avril 1888). Cette prescription commence à courir, dans le cas de perte totale, le jour où la remise aurait dû être effectuée ; et pour tous les autres cas, le jour où les colis auront été remis ou offerts au voyageur par la Cie.

[1] Cass. req. 25 mai 1891. D. 92. 1. 273 et S. 91. 1. 345 avec note conforme de M. Lyon-Caen. Dans le même sens : Trib. com. Seine. 27 mars 1901. Gaz. trib. du 25 mai 1901.

BIBLIOGRAPHIE

Aubry et Rau. — Cours de droit civil, 1859

Bédarride. — Des chemins de fer, tom. I et II. 1876.

Charmont — Revue critique 1895. pag. 625.

Chaufton. — J. la Loi 1881, pag. 100; 1882. pag. 284; 1883 nos des 20 et 23 février.

Chavegrin. — Note au S. 96, 2, 225.

Denisse — Annales de droit commercial, 1894, pag. 167.

Duverdy. — Traité du contrat de transport, 1874.

Esmein. — Note au S. 1900, 2, 57.

Feraud-Giraud. — Code des transports, tom. III, 1889.

Garsonnet. — Traité de procédure, tom. 1, 1882.

Guillouard, — Du louage, tom. II, 1887.

Labbé. — Revue critique 1886, pag. 434,

— Note au S. 85, 1, 409.

Laborde. — Droit criminel, 1898.

Lamé-Fleury. — Bulletin annoté des chemins de fer (annuel).

— J. des Economistes, 1863, pag. 92.

— J. le Droit des 28-29 octobre et 10 novembre 1872.

Lyon Caen. — Note au S. 1883, 1, 433.

— Note au S. 1891, 1, 345.

Lyon-Caen et Renault. — Droit commercial, tom. III, 1891.

Picard. — Traité des chemins de fer, tom. III et IV, 1887.

Sainctelette. — Responsabilité et garantie, 1884.

Saleilles. — Déclaration de volonté.

Sarrut. — Note au D. 1891, 2, 33.

Sourdat. — De la Responsabilité, tom. II. 1876.

Thaller. — Droit commercial.

Troplong. — Traité du louage.

Valéry, — Contrats par correspondance.

— Annales de droit commercial, 1901, pag. 206.

Wahl. — Titres au porteur.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 5

PREMIÈRE PARTIE

Formation et conséquences normales du contrat.

Chapitre premier. — Formation du contrat.. 13

1° A quel moment se forme le contrat?..... 13
2° Impossibilité de former le contrat..... 15
3° Mode de preuve..... 16

Chapitre II. — Obligation du voyageur..... 19

Section première. — Obligations positives. 19
Section II. — Obligations négatives..... 20

Chapitre III. — Droits du Voyageur ou obligations de la C^ie^..... 34

Section première. — Droits du voyageur sur son billet. 34
Section deuxième. — Droits du voyageur au transport. 40
I. Droit du voyageur à une place dans le train..... 41
II. Droit des dames seules..... 50
III. Objets que le voyageur peut garder avec lui..... 51
IV. Conditions de confortable, d'hygiène et de sécurité.. 54
1° Droits du voyageur vis-à-vis de la C^ie^..... 54
2° Droits du voyageur vis-à-vis de ses compagnons de route..... 64
V. Droit à la place marquée..... 66
VI. Droit à un itinéraire déterminé 72
VII. Obligations des agents de la C^ie^..... 74
Appendice. — Contrats accessoires au transport de la personne..... 77

DEUXIÈME PARTIE

Responsabilité des C^ies^ en cas de retard et d'accidents

Chapitre premier. — RETARD..... 81

Section première. — A quelles conditions une indemnité sera-t-elle due ?..... 83

Section II. — Evaluation des dommages-intérêts..... 86

APPENDICE. — Clauses d'exonération 87

Section III. — Projet de loi sur le retard des trains.... 91

Chapitre II. — ACCIDENTS DE VOYAGEURS..... 95

Section première. — Nombre et causes des accidents.. 95

Section II. — Nature de la responsabilité du transporteur. Divers systèmes..... 99

Section III. — Conséquences pratiques des deux systèmes..... 112

1° Charge de la preuve..... 112

2° Calcul de l'indemnité..... 123

Section IV. — Réformes proposées..... 127

1re règle..... 129

2e règle..... 130

Section V. — Qui a qualité pour intenter l'action..... 133

Section VI. — Compétence..... 139

Compétence *ratione materiæ*..... 139

Compétence *ratione loci*..... 142

TROISIÈME PARTIE

Transport des bagages.

Chapitre premier. — CARACTÈRE DU CONTRAT DE TRANSPORT DES BAGAGES..... 147

Chapitre II. — CONDITIONS DU TRANSPORT DES BAGAGES..... 151

Section première. — Qu'entend-on par bagages..... 151

Section II. — Mode de preuve..... 155

Section III. — Prix du transport. Franchise..... 155

Section IV. — Qui peut bénéficier de la franchise 156
APPENDICE. — Trafic des messageries par un abonné... 167

Chapitre III. — RESPONSABILITÉ DE LA Cie POUR RETARD, PERTE OU AVARIES DE BAGAGES..... 170

Section première. — Preuves à fournir..... 171
Section II. — Etendue de la responsabilité..... 173
Section III. — Qui a qualité pour agir contre la Cie.... 184
Section IV. — Compétence..... 185
Section V. — Fin de non-recevoir et prescription..... 188
BIBLIOGRAPHIE..... 190

Montpellier, le 28 février 1902.
Vu : Le président de la thèse,
Jules VALERY.

Montpellier, le 28 février 1902
Vu le Doyen :
VIGIÉ.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur,
A. BENOIST.

MONTPELLIER. — IMPRIMERIE DELORD-BOEHM ET MARTIAL.